

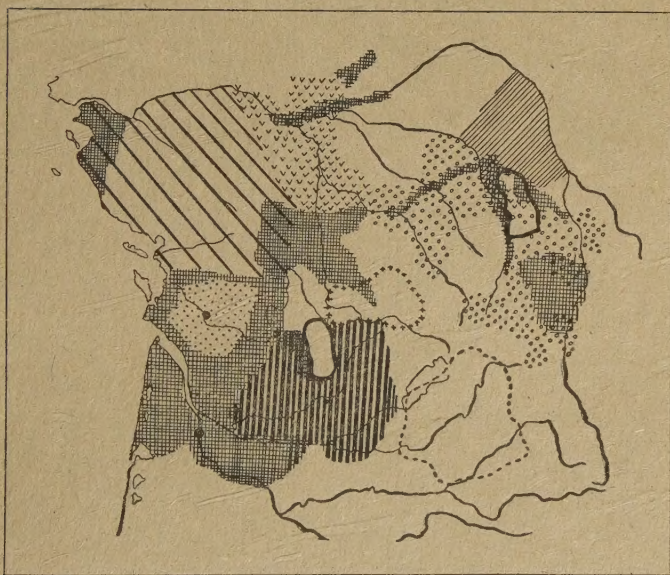
Maurice WOLKOWITSCH

*Maître de Conférences à l'Institut des Hautes Etudes
de Tunis*

1950

L'ÉCONOMIE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

dans le Centre et le Centre-Ouest
de la France



« Ouvrage publié avec le concours du Ministère de l'Éducation Nationale »

SOCIÉTÉ D'ÉDITION D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
5, Place de la Sorbonne — PARIS 5^e

**L'ÉCONOMIE RÉGIONALE
DES TRANSPORTS**

**dans le centre et le centre-ouest
de la France**

A la mémoire de mon frère
Jean-Louis WOLKOWITSCH
fusillé par les Allemands,
le 11 août 1942
Licencié en Droit
Ancien élève de l'Ecole
des Sciences Politiques
Contrôleur du Trafic à la Direction
régionale Sud-Ouest de la S.N.C.F.

AVANT-PROPOS

Si je dédie ces pages à la mémoire de mon frère, ce n'est pas seulement pour honorer son souvenir. Il avait eu lui-même le projet d'entreprendre une thèse sur la ligne transversale Le Mans-Saincaize ; les conversations que nous avons eues ont pesé sept ans plus tard sur mon choix ; en outre, il avait noué de solides amitiés pendant sa brève carrière aux services centraux du Sud-Ouest. J'ai trouvé auprès de tous ceux qui l'avaient connu l'appui nécessaire pour mener à bien mes enquêtes. M. M. ROUSSELET, sans qui ce travail n'aurait pas été conduit à son terme, s'est dépensé sans compter, mettant une masse exceptionnelle de documents à ma disposition, m'introduisant auprès des dirigeants du réseau qui m'ont apporté une aide efficace, MM. LISSAC, LOHIER, MOUSSET, GIRETTE, auprès de ses collègues MM. ROQUES, TEILLET, auprès des inspecteurs du trafic d'Ussel, de Tours, de Montluçon, de Poitiers ... dont les connaissances m'ont permis d'avoir une idée vivante des échanges, combien éloignée de la sécheresse de la documentation statistique. J'ai aujourd'hui une pensée pour M. GOBERT, inspecteur à Bourges lorsque j'enseignais au Lycée Alain Fournier, à qui je dois mon initiation à maints problèmes ferroviaires.

Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont M. COQUAND, les Inspecteurs départementaux des Transports, particulièrement M. LABESSE m'ont réservé un excellent accueil. M. BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère des Travaux publics, m'a permis d'approcher la seule documentation existante sur la circulation routière. MM. les Directeurs des services départementaux des Archives m'ont toujours réservé bon accueil, ce dont je les remercie d'autant plus que j'ai souvent travaillé sur des séries peu consultées. Je ne saurais citer tous ceux, épicier, maquignon, notaire, paysan, mécanicien, ingé-

nieur, chauffeur qui m'ont éclairé sur leur profession, leur région, leurs inquiétudes et leurs projets et dont le contact apporte la précision et surtout la vie qui seule donne son sens aux recherches de géographie économique.

Je tiens à remercier ceux qui m'ont accordé des conditions de travail excellentes au C.N.R.S. me permettant de me consacrer uniquement à la recherche et à la rédaction de mes thèses après quatre années où ces tâches furent menées de front avec le métier de professeur. On me permettra d'avoir une pensée particulière pour M. le Doyen BLANCHARD qui a bien voulu prendre intérêt à mes efforts et m'encourager sans relâche. Je tiens aussi à remercier M. SORRE dont les conseils m'ont été précieux et à qui je dois d'être allé aux bonnes sources aux Archives bordelaises.

C'est envers ceux qui m'ont formé aux méthodes de la géographie que je suis le plus redevable. Je ne saurais jamais oublier l'époque où je faisais mon Diplôme d'Etudes Supérieures sous la direction combien efficace de M. de MARTONNE. J'ai trouvé auprès des Maîtres de la Sorbonne, MM. CHABOT et PERPILLOU un accueil toujours favorable. M. GEORGE a orienté ma réflexion vers les questions à approfondir. Je lui exprime ma gratitude.

J'ai contracté une dette particulière de reconnaissance envers ceux dont les encouragements ne m'ont jamais fait défaut au cours des années de travail. M. CLOZIER m'a fait bénéficier de sa compétence dans la géographie de la circulation et d'une aide morale que je dois à sa paternelle amitié. M. DRESCH m'a accordé son énergique confiance et mon travail s'en est trouvé éclairé. Enfin je remercie M. le Doyen CHOLLEY dont l'enseignement m'a profondément marqué et dont les conceptions de la géographie ont orienté l'esprit de cette thèse.

TUNIS, le 9 novembre 1958.

Maurice WOLKOWITSCH.

INTRODUCTION

Système de transport et économie sont liés par des rapports de causalité réversibles. La révolution des moyens de transport au xix^e siècle a mis en évidence cette interdépendance de l'industrie, de l'agriculture et des communications. Elle a permis la constitution d'un marché national et entraîné l'effacement des marchés régionaux et locaux. Voies ferrées, canaux et routes contribuent à favoriser ces transformations. Une étude géographique doit considérer l'ensemble des moyens de circulation et éviter d'isoler une seule des techniques employées. Ainsi, les meilleures conditions sont réalisées pour apprécier le rôle de la péniche, du wagon et du camion dans les principaux courants d'échanges.

La description du réseau des communications implique la connaissance des étapes de son développement. Ces données historiques sont fondamentales : sans elles, le tracé des chemins de fer et des canaux est inexplicable ; les conditions de la construction, qui décident dans une large mesure de la fonction économique actuelle des voies, sont inconnues ; les appuis financiers, qui permettent à l'automobile de s'affirmer comme moyen de transport commercial et font naître les problèmes de la coordination, restent ignorés. L'influence de la structure des organismes de transport sur le développement même des réseaux est un fait permanent. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la recherche est plus aisée en cette matière sur des faits vieux d'un siècle ; elle permet de préciser des problèmes de méthode, de saisir des mécanismes et de faciliter ainsi l'observation des faits contemporains.

«... Sans refaire l'histoire à reculons, ce qui est un non sens, ne
« suffit-il pas de retenir du passé seulement ce qui est stricte-
« ment indispensable à la compréhension de la situation présente,
« de remonter seulement à l'époque où nous voyons se réaliser la
« combinaison d'éléments qui compose encore l'état du milieu
« actuel sans remonter à l'origine de chacun de ces éléments
« eux-mêmes. » (1)

Ces conseils, donnés par A. Cholley, pour indiquer la part qui revient au passé dans une étude géographique, ont guidé le choix de nos perspectives. Les faits décisifs sont pour nous la naissance et le dévelop-

(1) CHOLLEY [165] p. 113.

pement du réseau ferré qui se sont opérés dans une économie en pleine transformation, servie par un système de communications insuffisant. La situation antérieure au chemin de fer doit être connue ; elle nous indique l'importance des villes-entrepôts dont la prospérité est liée à des conceptions commerciales périmées ; le chemin de fer en favorise la disparition rapide, posant le problème de l'adaptation de la cité à de nouvelles activités, ou de son effondrement économique avec toutes les conséquences ultérieures que cela laisse entrevoir pour la mise en valeur des régions voisines. Cet exemple souligne la nécessité de suivre avec soin les étapes de l'organisation des transports. C'est bien dans le cours du xix^e siècle que se créent les conditions qui conduisent à la situation actuelle : elles correspondent à l'essor de l'économie capitaliste.

La délimitation d'un champ d'étude est indispensable ; la solution de problèmes généraux ne peut résulter que d'analyses minutieuses conduites dans un cadre régional précis.

Les régions historiques sont souvent sans réalité économique actuelle ; leurs dimensions sont d'ailleurs trop modestes pour permettre des recherches valables dans le domaine de la circulation : la vitesse à laquelle les distances sont parcourues intervient comme un facteur important et ses effets sont appréciables sur de grands kilométrages. Les grandes régions naturelles structurales ne constituent pas non plus une base territoriale satisfaisante. Locomotives et automobiles sont soumises à des sujétions techniques particulières pour leur circulation en région montagneuse ; l'art de l'ingénieur a résolu de longue date les difficultés qu'on y rencontre ; les techniciens veillent au bon fonctionnement. Les perturbations qui se produisent sont rares ; leur durée est trop faible pour avoir des répercussions sur l'économie régionale. La montagne n'intervient que par les conditions économiques particulières d'exploitation qu'elle fait naître ; pour les apprécier, encore faut-il que la comparaison soit possible avec la situation dans les plaines voisines : l'étude du développement des réseaux de transport des voyageurs par route permet de mettre en lumière ces oppositions.

Le tracé du réseau ferré doit nous guider dans le choix de la région ; notre attention s'est portée sur des terres du Centre et du Centre-Ouest ; la circulation se conformant à la direction des grandes vallées y fut pendant des siècles, jusqu'à l'affirmation de la centralisation monarchique, à composante est-ouest, le chemin de fer achève d'y imposer la toute puissance des courants méridiens. Les difficultés des échanges du littoral atlantique vers l'intérieur, entre Loire et Gironde, sont constamment évoquées. Leur étude permet de poser le problème du trafic de transit sous un angle particulier, celui des relations mêmes des ports de l'Atlantique avec leur arrière pays. Aussi nos recherches sont-elles ordonnées en fonction des trois itinéraires Nantes-Lyon, Bordeaux-Lyon, Bordeaux-Clermont-Ferrand, délimitant un vaste territoire s'étendant tant aux zones montagneuses du Massif Central (Limousin et Auvergne) qu'à l'ensemble des plaines et plateaux qui le bordent. Nous nous sommes assigné comme limite orientale la voie ferrée de Nevers à Clermont-Ferrand ; cela n'exclut pas les problèmes de la circulation générale que nous venons de définir, notamment

dans les relations avec Lyon. Nous avons trop conscience de l'originalité des questions propres à l'organisation des transports dans les régions lyonnaise et stéphanoise pour les intégrer à nos recherches, d'autant plus qu'ici les sollicitations méditerranéennes, le rayonnement vers les Alpes, l'influence du couloir Saône et Rhône l'emportent sur le souci des relations vers l'ouest (2). L'ensemble ainsi délimité connaît une communauté d'évolution économique qui tend à lui conférer une réelle unité : hormis quelques secteurs privilégiés agricoles ou industriels, on enregistre partout la même tendance à la désindustrialisation ou tout au moins à la disparition des industries lourdes et extractives, on retrouve à travers la diversité des pays et des hommes les mêmes problèmes posés à la petite exploitation agricole pour s'adapter aux conditions modernes des marchés (3).

Cette étude est divisée en cinq parties.

— La première est consacrée à l'analyse des conditions du développement des réseaux de transport : conditions naturelles que nous trouvons en permanence et conditions économiques qui se transforment et dont nous précisons ici les caractères, avant l'apparition des chemins de fer ;

— La seconde traite des principales étapes du développement ferroviaire ; elle tente de dresser le bilan obtenu par chacune d'elles dans la progression du réseau. Une place est réservée à la situation faite aux autres moyens de transport devant les progrès du rail ;

— La troisième nous permet d'exposer les conditions de développement de la circulation automobile et leurs conséquences sur l'organisation générale des transports par l'adoption des mesures de coordination ;

— La quatrième est consacrée à l'étude des effets de la circulation sur le développement de la vie régionale. La formation d'un marché national unique influence toutes les activités économiques ; les transporteurs se font parfois les agents directs de ces transformations. L'évolution régionale pose sans cesse le problème de la prospérité des ports de l'Atlantique qui cherchent constamment une solution à leurs difficultés dans l'organisation du système des communications. Les formes modernes de la circulation exercent enfin une influence sur la répartition de la population et sur le développement de la ville. L'ensemble de tous ces changements conduit à une nouvelle distribution géographique de la production et des marchés de consommation.

— La cinquième est une description du réseau actuel des communications chargé de répondre aux besoins présents de l'économie ; elle comprend l'analyse des trafics essentiels des marchandises et des mouvements des hommes.

(2) PERRIN [231 bis] p. 121-174 et LABASSE [176] p. 364-376.

(3) Cf. ci-dessous.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

PREMIERE PARTIE

CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

INTRODUCTION

La circulation s'établit en fonction de données naturelles ; leur stabilité, dans le cadre historique, permet de les présenter une fois pour toutes : la construction des routes et des chemins de fer, et plus tard la création des réseaux d'autobus, doivent s'adapter aux mêmes conditions de relief et de pentes.

La circulation s'établit aussi en fonction des conditions économiques : la vie rationale se modifie profondément depuis le milieu du ^{xix}^e siècle. Il convient de décrire ses traits essentiels avant que les chemins de fer s'établissent. Il sera nécessaire de préciser plus loin son évolution pour saisir le rôle actuel des moyens de transport et la nature des échanges. La circulation reflète les activités d'un système économique ; elle est caractéristique d'une conception de la vie agricole, industrielle et commerciale. La technique nouvelle que représente le chemin de fer se développe à l'époque où le système capitaliste s'affirme, modifiant toutes les conditions des relations sociales et économiques, à l'époque où subsistent encore bien des traits du passé. Il nous faut les connaître car ils influencent la naissance du réseau ferré. L'ampleur des transformations en cours, servies et facilitées par le rail, n'a pas été saisie tout de suite par les contemporains ; rares sont ceux qui ont eu conscience de la puissance des bouleversements à venir.

Nous sommes conduits à dresser un tableau de l'économie régionale telle qu'elle apparaît à la veille du développement ferroviaire et à définir les échanges qui y correspondent. Cette étude sera complétée par une analyse des moyens mêmes de la circulation.

Premier Chapitre

LE CADRE NATUREL

Le relief est, de toutes les données naturelles, celle dont l'influence est la plus sensible sur l'établissement des voies de circulation. Les conditions climatiques peuvent imposer des sujétions particulières aux exploitants de moyens de transport, voire aux constructeurs ; mais cela ne reste, somme toute, que des faits de second ordre dans l'installation des réseaux de routes et de voies ferrées. L'utilisation des rivières et des canaux est en outre commandée par les caractères hydrologiques du réseau hydrographique. Les longues périodes sans circulation sur les rivières, les difficultés de l'alimentation en eau des voies navigables construites sont en partie fonction du régime régional des précipitations et des températures. Les marchandises circulent dans le passé sur la majorité des rivières ; cela cesse avec l'extension du réseau ferré. Les voies d'eau atteignant l'océan Atlantique entre Loire et Gironde, offrent de courtes sections de navigation aisée ; leur médiocrité détermine le déclin rapide de l'emploi des péniches.

Aussi nous concentrons notre attention sur le relief dont la nature peut imprimer certains caractères au tracé des réseaux de transport ferroviaire et routier. Cette influence s'exerce à des échelles dissemblables.

— Les types de relief (plaines, montagnes) peuvent favoriser un développement plus ou moins poussé des voies de communications ; la disposition des grands éléments du relief (seuils, vallées) peut influencer ou non les lignes directrices d'un système de circulation. Nous disposons ainsi d'un élément d'appréciation pour mesurer l'importance générale des facteurs naturels.

— Le problème se présente sous un autre aspect : celui de l'adaptation locale des tracés à la nature des pentes et des volumes rencontrés par les constructeurs le long d'un itinéraire.

I — TRACE DES RÉSEAUX DE COMMUNICATIONS ET TRAITS GÉNÉRAUX DU RELIEF.

Les régions limitées par les vallées de la Loire au nord et de la Dordogne au Sud comprennent un vaste ensemble de plaines en bordure du littoral ; l'altitude est inférieure à 50 mètres jusqu'à une soixantaine de kilomètres de la côte, sauf à la latitude des collines de Vendée où la cote 50 est rapidement dépassée. Des plaines plus élevées bordent le Massif Central ; les surfaces qui les constituent se maintiennent constamment au-dessus de 100 mètres et dépassent parfois 200 mètres du Périgord au Poitou et au Berry. L'altitude atteint 400 mètres en pénétrant dans le massif, dans les plateaux du Limousin ou de la Marche. Au-delà, c'est la montagne avec le plateau de Millevaches et la chaîne des Puys. Les vallées forment des entailles plus ou moins larges et inégalement enfoncées dans les surfaces qu'elles traversent. Les voies de circulation les ont-elles utilisées ? La Loire et la Dordogne ouvrent des vallées de direction est-ouest pénétrant profondément à l'intérieur des terres ; celle de la Loire se prolonge par celles du Cher et de son affluent l'Yèvre jusqu'à Bourges ; celles des affluents de la Dordogne, Isle, Auvézère, Vézère et Corrèze offrent des passages vers Périgueux, Brive et Tulle. Les hautes terres du Massif Central constituent une limite plus ou moins rapide et plus ou moins efficace aux possibilités de circulation vers l'est.

La circulation nord-sud est moins favorisée par le tracé des vallées ; elle ne peut utiliser que des tronçons : vallée du Thouet de Saumur à Parthenay, vallée de la Vienne entre Pouzay et Confolens, vallée du Cher entre Vierzon et Montluçon. Mais les grands traits du relief permettent l'établissement de relations méridiennes :

«... Entre le Limousin et la Vendée, comme entre les Vosges « et le Morvan, la couronne des massifs hercyniens du Bassin « Parisien est encore une fois interrompue. Le seuil du Poitou « mérite son nom ; c'est un col, non seulement dans le relief, mais « dans la structure profonde. Les hauteurs de la Gâtine vendéenne « n'atteignent pas en effet 300 mètres, et la voie ferrée de Paris « à Bordeaux franchit le seuil sans rampe appréciable... » (1).

Le profil n'offre aucune rampe supérieure à 5 ‰. Une constatation analogue peut être faite vers l'est le long de la ligne de Nevers à Clermont-Ferrand qui suit partiellement le cours de l'Allier ; le tracé de la voie s'est dessiné en fonction des plaines d'effondrement : à l'amont, il suit les bordures de la Limagne.

Vallées et lignes directrices du relief dessinent la trame sur laquelle les routes et les voies ferrées s'inscrivent. Des possibilités sont offertes aux hommes ; elles ont été utilisées en fonction du rôle réservé à la circulation et de la nature des échanges. Le réseau routier romain, à tendance est-ouest dominante, utilise la vallée de la Loire et celle du Cher ; il néglige en grande partie les plaines du Bourbonnais et de la Limagne. La carte des routes de poste au XVIII^e siècle montre l'utilisation de toutes les zones de passage nord-sud et l'abandon de certaines

(1) DE MARTONNE [178] p. 33.

facilités de circulation ouest-est : la vallée de la Loire entre Tours et le confluent de la Maine, la vallée du Cher en aval de Vierzon restent inutilisées (2). Le thème de la permanence des zones de passage, qui suppose la permanence des courants d'échange est infirmé par une analyse, même rapide, de l'évolution des réseaux de communications du passé.

L'apparition du réseau ferré ne modifie pas le problème. Les grandes directions suivies par les voies sont souvent celles du réseau routier centralisé préexistant ; la différence des techniques ne change pas les services qu'on attend, à l'époque, du moyen de transport, ni les courants d'échange qu'on se propose de satisfaire. L'accroissement de densité du réseau ferré, et concurremment du réseau routier, détermine l'emploi de toutes les voies naturelles par l'ensemble des moyens de transport : seuil du Poitou et dépression bourbonnaise, vallées de la Loire et du Cher reçoivent un équipement systématique. La qualité des voies construites, comme la date de leur exécution, dépend davantage des nécessités économiques locales que des caractères de la topographie. La vallée de la Loire entre Orléans et Gien et celle de l'Indre, attendent la fin du siècle pour être desservies par le chemin de fer ; la vallée du Cher, en aval de Vierzon, ne le reçoit qu'en 1869. Le seuil du Poitou est privé de toute voie d'eau navigable. Une vue d'ensemble de la progression du réseau ferré à travers le Centre et le Centre-Ouest est riche d'enseignements.

— 1860 : le rail atteint Brioude à travers les plaines facilitant l'entrée dans le Massif Central, il franchit le seuil du Poitou. Les relations nord-sud sont en voie de réalisation parce qu'elles assurent le lien avec Paris, considéré comme essentiel. Les hautes terres limousines et auvergnates restent à l'écart de ce grand mouvement : Montluçon est le terminus de la ligne venue de Moulins, on ne dépasse pas Limoges au départ de Paris et Périgueux en venant de Bordeaux ; mais les hautes altitudes ne sont pas les seules responsables ; les plaines et plateaux situés entre la Gironde et la Loire, à l'ouest de la ligne Tours-Bordeaux, ne comptent que 163 kilomètres de voie ferrée de Poitiers à La Rochelle et Rochefort.

— 1870 : le réseau s'est grandement étendu à travers la France entière. Le Centre et le Centre-Ouest sont partiellement tenus à l'écart de ces progrès tant dans les secteurs des plaines du Poitou et de la Charente que dans les zones montagneuses, illustration caractéristique de la faible influence du relief dans la répartition du développement ferroviaire. 397 kilomètres sont construits à l'ouest de la ligne Tours-Bordeaux, contre 428 à l'est.

Le réseau ferré se développe en marquant une indifférence évidente à l'égard des données fondamentales du relief dans l'ensemble des plaines et moyennes montagnes observées. Les zones de passage aisé ne sont suivies que si leur direction coïncide avec les tracés imposés par l'économie.

(2) DEMANGEON [170] p. 392-397.

II — LA TOPOGRAPHIE LOCALE ET LA CONSTRUCTION.

Le détail du relief peut intervenir pour déterminer le choix d'un tracé. L'évolution des conceptions dans la technique même de la construction est rapide. Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées est rompu aux études relatives à l'établissement des canaux ; le souci est constant de suivre les vallées, et R. Clozier peut parler « de la hantise pour les rampes » (3). Bien des détours sont imposés aux premières constructions ferroviaires : le passage par Pontoise de la liaison initiale Paris-Amiens est caractéristique, comme l'est aussi celui par Montreuil et Romilly de la relation Paris-Troyes. Les progrès techniques permettent très rapidement plus d'indépendance : on s'aperçoit que montées et descentes ne constituent pas un obstacle absolu à la circulation des trains, en même temps qu'on apprend et perfectionne toutes les méthodes pour les éviter (ponts, tunnels). L'établissement de la voie exige la création d'une plateforme présentant dans son profil longitudinal des pentes réduites. Les parcours à la surface de plaines ou de plateaux sont faciles à réaliser, surtout si leur topographie est bien plane et si le réseau hydrographique y est très peu développé. La traversée d'une vallée profondément entaillée exige la construction d'un ouvrage d'art coûteux, celle de nombreux ruisseaux entraîne la multiplication des ponts.

La ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon reste constamment à la surface des plateaux ; le réseau hydrographique est perpendiculaire à la direction de la voie et crée plusieurs accidents dans son profil, malgré des constructions nombreuses dont le viaduc de Busseau-sur-Creuse. La ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Poitiers monte le long d'un versant pour atteindre le plateau, après avoir quitté la ligne de Paris, et s'y maintient entre deux vallées dont elle suit la direction mais qu'elle évite d'emprunter (4). La vallée n'est pas un lieu d'attraction irrésistible pour la voie ferrée ; cette constatation est valable pour les parcours montagneux comme pour les parcours de plaines et de plateaux. La technique de la construction progresse rapidement ; en quelques années on en vient à juger inutile le détour permettant l'emploi d'une vallée. La ligne de Clermont-Ferrand à Brive longe la Sioule en amont de Pontgibaud, puis la Miouze jusqu'à Bourgeade ; elle rejoint la Clidane après être passée à Laqueuille (altitude 1.000 mètres), elle descend la vallée jusqu'à La Cellette, confluent avec le Chavanon. La voie montre ensuite une indifférence presque constante au tracé des vallées, jusqu'à Tulle où elle rejoint la Corrèze. Sur 197 kilomètres, 65 seulement sont tracés en rapport direct avec le réseau hydrographique. La ligne de Paris à Bordeaux, après Tours, gagne le plateau au sud de l'Indre sans utiliser l'un des vallons d'Artannes ou de Montbazou permettant de l'atteindre aisément ; elle ignore constamment la vallée de la Charente. Les portions de vallées qui s'inscrivent dans la direction générale d'une ligne en construction sont au contraire empruntées : vallée du Cher de Montluçon à Saint-Florent, de la Vienne et du Clain, de la Dronne, de la Charente en aval d'Angoulême vers Saintes.

(3) CLOZIER [166] p. 39-40.

(4) Consulter la carte d'Etat-Major. Guéret N.W. 1:80.000.

Le fond de la vallée peut offrir de vastes espaces plans à l'abri des submersions saisonnières liées aux crues ; c'est le cas des grandes vallées offrant des terrasses continues. De nombreuses voies ferrées sont installées à un niveau supérieur à celui du lit actuel : il en est ainsi de la ligne de Châteauroux à Montluçon près d'Ardentes et de celle qui longe la Creuse entre Argenton et Le Blanc. Dans les vallées au lit majeur très étendu, la voie est souvent fixée sur un talus artificiel : c'est visible dans plusieurs sections du Val-de-Loire. Le danger des crues retient rapidement l'attention, et dans la majeure partie des cas les voies suivent le pied des versants, ou même elles sont fixées sur les premières pentes, mais dès lors on perd une partie de l'intérêt de suivre la dépression ouverte par le fleuve. Les vallées étroites, encaissées ou sinueuses, ne sont pas favorables ; ici, la construction doit être accrochée à un versant dans des conditions difficiles, là il faut multiplier les passages d'une rive à l'autre, ou encore accomplir de grands détours si on suit chacune des boucles décrites par la rivière.

Ces avantages ou ces inconvénients que la nature offre à l'homme semblent être des facteurs secondaires des tracés. La vallée du Cher en aval de Saint-Florent, d'utilisation facile, est délaissée par la voie ferrée qui gravit une pente et atteint le plateau avant de redescendre sur la vallée de l'Yèvre : ne faut-il pas desservir Bourges et profiter de la ligne construite antérieurement pour gagner Vierzon ? Au contraire, le tracé le plus récent de la grande ligne Paris-Toulouse emprunte les gorges étroites de la Vézère entre Uzerche et Allasac, au prix de huit souterrains importants et trois traversées de la rivière sur une vingtaine de kilomètres. Une étude détaillée des tracés conduite cartes en main (5) révèle des exemples contradictoires pour des constructions datant des diverses phases de développement du réseau. Les constructeurs se sont vite libérés des orientations données par la nature. La qualité des ingénieurs et les progrès de la technique donnent des possibilités toujours nouvelles de se plier aux impératifs économiques.

**

Les facilités offertes par le relief du sol ne sont utilisées que si elles s'intègrent dans les grandes lignes des relations à établir. Tunnels, pentes savamment aménagées, ponts, viaducs corrigent, si nécessaire, un relief difficile. Dans le cadre des plaines et des moyennes montagnes de la France du Centre et du Centre-Ouest, l'influence des conditions naturelles s'efface devant celle des conditions économiques et financières pour l'aménagement des voies et des routes et pour l'exploitation des moyens de communications qui les parcourent. Aussi la connaissance des grands traits de l'économie régionale, contemporaine de l'époque de la formation du réseau actuel est-elle nécessaire pour comprendre l'organisation progressive du système de transport moderne.

(5) Feuilles au 1:80.000 topographiques et géologiques et cartes morphologiques de l'Atlas de France.

Deuxième Chapitre

LES TRAITS GÉNÉRAUX DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE AU MILIEU DU XIX^e SIÈCLE

Notre propos n'est pas de décrire dans sa richesse et sa variété toutes les activités humaines de la France du Centre et du Centre-Ouest, mais d'en retenir les traits d'ensemble les plus marquants. L'économie capitaliste intéresse progressivement des territoires toujours plus vastes, des régions toujours plus reculées ; le chemin de fer a assurément permis le développement rapide de son influence jusqu'aux communautés paysannes les plus isolées ; dans le nord du Massif Central, l'isolement s'est poursuivi jusqu'en 1860 ; avant même qu'il ne soit rompu par l'arrivée du rail, l'économie était déjà profondément transformée (1). Aussi sans rattacher les lignes qui suivent à une année précise, nous pouvons considérer qu'elles correspondent aux années 1830-1860, en soulignant qu'elles cessent d'être vraies pour le Berry, le Poitou et les confins Aquitaine-Massif Central lorsqu'elles correspondent encore à la réalité en Limousin.

I — LES CARACTÈRES DE L'ÉCONOMIE RURALE.

L'agriculture, au début du xix^e siècle, représente toujours la première richesse nationale ; elle conserve bien des traits du passé dans sa structure et dans ses méthodes. L'uniformité des systèmes de culture imposée par une vie de relation très limitée explique l'absence des différenciations régionales. Le climat oriente le choix de la céréale nourricière, mais ce ne sont là qu'adaptations de détail. Aucune région ne s'individualise encore par des spéculations agricoles caractéristiques : le xix^e siècle verra s'esquisser ces transformations lorsque des capitaux s'y prêteront et lorsque l'équipement du système des communications facilitera l'accès du marché à la production agricole.

(1) FAUCHER [1711] p. 139.

1° Conditions générales.

Les exploitations rurales appartiennent dans une large mesure aux anciennes familles nobles ou aux éléments de la bourgeoisie locale résidant dans les villes ou les bourgs. Le Haut Berry, l'Anjou, la Vendée, sont des régions où la propriété nobiliaire se maintient malgré l'époque révolutionnaire. L'exploitation est communément confiée à des métayers. Le reste du sol est aux mains des petits propriétaires dont beaucoup ne peuvent vivre sur la surface trop exigüe qu'ils cultivent. Les journaliers sont très nombreux.

Les progrès de la technique agricole restent extrêmement lents ; ils ne peuvent être le fait des exploitants et rares sont les propriétaires qui sont disposés à investir les capitaux permettant l'amélioration de la production. La jachère persiste dans le Centre et le Centre-Ouest de la France comme dans l'ensemble du pays (2), mais en outre les friches, les brandes occupent de vastes superficies : elles se développent tant sur les terres acides des massifs vendéen et limousin que sur les plaines calcaires où elles servent de terrain de parcours aux troupeaux de moutons (3). L'écobuage est une pratique courante. Cette extension des terres inutilisées s'accompagne de l'emploi de méthodes culturales désuètes basées sur un outillage rudimentaire.

2° La polyculture et la commercialisation des produits agricoles.

La polyculture familiale domine dans l'ensemble des exploitations. Les difficultés même des communications excluent dans une large mesure les échanges lointains. Le choix des cultures est imposé régionalement par les conditions naturelles ; aucun amendement ne vient encore modifier les caractères dominants du sol. La distribution des zones de production du blé, du seigle, du sarrasin en dépend (4). La construction des routes est tout de suite utilisée pour transporter les éléments propres à améliorer les terres, mais seul le développement du réseau ferré permet d'opérer une transformation profonde.

Hors les blés dont la vente est assurée à un prix élevé sous la Restauration, grâce à la législation douanière, peu de produits agricoles sont livrés sur les marchés. Seules les régions où la circulation était plus aisée grâce à la proximité du littoral ou d'une grande voie navigable vendent des denrées variées : vins, fruits et eaux de vie, haricots, fèves en arrière du littoral charentais et girondin, marchandises très diverses le long du Val de Loire : vins, fruits, lin, chanvre (5). Les paysans dont l'exploitation est très peu éloignée d'une ville conduisent au marché, souvent à l'aide de bêtes de bât, de petites quantités de fruits, légumes, fromages et volailles.

La structure sociale aboutit à ce qu'une part des produits agricoles de consommation courante est livrée aux propriétaires sous forme de

(2) BLOCH [162].

(3) Extension des brandes et friches (1830) : 13 % de l'arrondissement de Montmorillon, 25 % de la superficie du Limousin, 16 % de celle du Berry.

(4) Répartition de la culture céréalière en Haute-Vienne :

1840 : 72.700 ha de seigle — 30.949 de sarrasin — 16.985 de blé.

1955 : 15.000 ha de seigle — 5.000 de sarrasin — 50.000 de blé.

d'après [143].

(5) DRON [205] p. 588-603.

redevances prévues dans les baux de fermage ou de métayage : volailles, grains, bois, parfois légumes, œufs et beurre leur sont remis, tantôt à l'occasion de leur séjour dans le château attenant aux exploitations, tantôt à l'occasion d'une rencontre à une foire ; fréquemment aussi, si la distance n'excède pas une soixantaine de kilomètres, l'exploitant leur porte les denrées à la ville. Cette circulation de biens personnels est un élément caractéristique des mouvements de produits agricoles.

Les bêtes de boucherie sont expédiées en quantité vers les marchés de consommation urbains. L'ensemble du Centre et du Centre-Ouest de la France concourt au ravitaillement de la région parisienne et plus modestement à celui de la région lyonnaise. La mobilité propre du bétail favorise ce commerce. Seules les bêtes âgées supportent les longues étapes, d'où la nécessité de les conserver longtemps dans l'exploitation où elles servent aux travaux agricoles. Les chevaux ne sont pratiquement pas utilisés dans la première partie du XIX^e siècle. Les races locales bovines : berrichonnes, parthenaises, maraîchines, salers, se partagent les divers secteurs.

3^e Commerce des grains.

Le commerce des grains est le seul à alimenter un trafic important. Le blé est cultivé dès que cela est possible, les emblavures sont partout étendues, sauf dans les secteurs montagneux. Chaque exploitation assure sa subsistance, les excédents sont livrés sur le marché. Les conditions de vente varient d'une région à l'autre, d'une année à l'autre aussi suivant les récoltes. Les conditions de transport antérieures au chemin de fer excluent la circulation lointaine des grains et les disettes ne sont pas rares ; elles affectent surtout les villes mais elles n'épargnent pas les campagnes où les petits paysans, contraints de vendre vite leur blé, et les journaliers se trouvent démunis : la vallée de l'Indre en 1847 subit une disette terrible ; les événements de Buzançais sont restés dans l'histoire ; bien des villes du Centre ont connu la pénurie (6). Mis à part Paris qui doit faire appel à la production de l'ensemble des riches terres qui l'entourent, les autres villes ont un rayon d'approvisionnement restreint. Seules les rivières permettent un transport facile ; en outre, le danger d'arrêt des convois y est limité. L'ensemble des documents que nous avons consultés montre que la circulation des grains à grande distance se fait surtout par eau ; elle n'a existé sur terre que sur de petits parcours. Dans les enquêtes préliminaires à la construction des voies ferrées, nous avons rarement relevé dans la liste des trafics probables des expéditions de blé à grande distance : nous citerons celles de la vallée du Cher vers la Basse-Loire (7), celles de l'Orléanais vers la même direction : 10.000 tonnes par an (8), Nantes étant un port d'exportation notamment vers les Antilles.

Ces deux cas mis à part, toutes les enquêtes relatives aux lignes dont nous nous sommes occupé n'envisagent le transport des blés que

(6) DAUTRY [169] p. 38.

(7) [31].

(8) [79].

sur un faible kilométrage. En effet, l'apport des grains aux moulins, aux marchés, le transport des farines vers les centres de consommation constituent une circulation diffuse, difficile à saisir, intense peut-être, mais ramifiée en multiples directions et fractionnée en d'innombrables charrois (9). Et cependant certaines enquêtes permettent de souligner l'importance des tonnages déplacés. Les promoteurs de la ligne Tours-Gannat se soucient d'abord d'ouvrir des débouchés aux houillères de l'Auvergne et du Bourbonnais, mais ils escomptent un appoint de trafic dû aux produits agricoles (10). Ils n'envisagent pas d'acheminement vers d'autres marchés de consommation que ceux desservis directement par la ligne. (Clermont-Ferrand, Montluçon, Châteauroux et Tours). Les villes font éventuellement appel aux arrondissements voisins spécifiquement ruraux. (Loches, La Châtre, Gannat, Riom). Le procès verbal de 1842 de la Commission d'enquête du département de la Vienne sur le chemin de fer de Tours à Bordeaux précise que grâce à des communications «... plus promptes et moins coûteuses...», les minoteries de la Vienne pourraient enfin concourir au ravitaillement de la capitale (11). Les régions méridionales du Bassin de Paris ne concourent pas à l'approvisionnement en grains des marchés parisiens et lyonnais, à une époque où elles tiennent une place de choix dans leur ravitaillement en viande.

L'économie rurale n'alimente qu'un faible volume d'échanges par ses ventes ; les conditions techniques favorables à la diffusion des denrées ne sont pas réalisées ; elles ne sont pas seules en cause ; la transformation en marchandises des produits de la terre exige le développement d'agglomérations urbaines contraintes de se ravitailler au loin, la présence d'une population totalement libérée de ses attaches rurales, privée de sa capacité de produire au moins partiellement sa nourriture et obligée d'acheter le nécessaire pour subsister. Nous ne sommes pas encore dans cette situation dans le milieu du XIX^e siècle : le mouvement de concentration des foyers industriels n'en est encore qu'à ses débuts.

II — LES CARACTÈRES DE LA VIE INDUSTRIELLE.

L'industrie française progresse lentement jusque vers 1835, en partie faute de moyens de communication suffisants. L'introduction du machinisme est freinée par la structure des entreprises, caractérisée par la prédominance des ateliers groupant quelques ouvriers. La dispersion géographique est une conséquence des lenteurs de la concentration financière : elle est en rapport avec les conditions de fractionnement du marché, tant pour l'achat des matières premières à transformer que pour les ventes des produits élaborés.

(9) Ce point de vue est confirmé dans une enquête relative à la ligne Moulins-Clermont-Ferrand [41].

(10) Trafics escomptés en Tkm. : Blé 1.034.740 — Méteil 73.790 — Orge 517.220 — Avoine 1.160.190 — Pommes de terre 7.179.330.

(11) [82], voir également [47].

1° *La distribution géographique des industries* (fig. 1)

La dispersion géographique se présente sous deux aspects différents suivant qu'on étudie une industrie utilisant des matières premières fournies par le milieu rural environnant (draperie-tannerie) ou une industrie dont la localisation est plus étroitement imposée par celle d'une matière première lourde empruntée au sous-sol (sidérurgie).

Dans le premier cas, nous trouvons une série de centres de production. Le drap est produit à Niort, Fontenay-le-Comte, Saint-Maixent, Airvault, Nantes, Angers, Tours, Saint-Aignan, Romorantin, Bourges, Issoudun, Levroux et Châteauroux. Les industries de la tannerie sont développées à Limoges, Saint-Junien, Aubusson, Bourges, Issoudun, Henrichemont, Romorantin, Saint-Aignan, Loches, Poitiers, Niort et La Rochelle. Cette distribution n'exclut pas une diffusion plus grande à travers les zones rurales : Vivonne et Lusignan produisent des étoffes : on file le lin à Danlot, le coton à Saint-Benoît et Biard, la laine dans de multiples villages (12). Le Choletais rassemble une série de centres de traitement du lin et des filatures mécaniques de coton à Cholet. Une grande partie des ateliers de l'Aunis, de la Saintonge et du Poitou dont la prospérité était liée au commerce rochelais cessent leur activité entre 1800 et 1825 (13). Les nécessités de l'approvisionnement du marché local conduisent au rassemblement d'une série d'ateliers industriels dans la majeure partie des villes (14).

Dans le second cas, les entreprises sont dispersées dans un cadre régional limité. La sidérurgie est liée à la présence de minerais de fer. Son développement dépend de la richesse du sol. Il convient d'éviter les transports de minerais. Le bois est apporté de quelques kilomètres ; l'usage de la houille se répand progressivement. Les forges sont nombreuses dans le Berry, dans le Périgord (15), chacune ayant une faible production. Elles s'installent le long des rivières qui donnent leur énergie pour actionner les soufflets et les marteaux. Les ateliers et les usines de transformation se multiplient. Hors ces deux régions, seul le port de Nantes rassemble une activité métallurgique notable : les forges d'Indret et la fonderie de canons attenante y sont installées depuis 1778 ; elles ont été associées à l'origine à la naissance du Creusot qui devait les fournir de fonte. Elles produisent des moteurs pour la marine à partir de 1827. Les forges de Rasse-Indre sont fondées en 1824 et fonctionnent au charbon ; en 1838, la ville abrite neuf fonderies de cuivre et de fer (16). Hors ce groupement urbain, la multiplication des petits centres de production tend à créer une région industrielle, sans donner à cette expression une signification analogue à celle qu'elle a dans notre langage.

La nature des industries suppose le déplacement de tonnages de volumes très différents ; les difficultés de transport imposent un rapport étroit entre les lieux de production et de traitement des produits

(12) [82].

(13) PAPY [223] p. 120.

(14) [74]. Saint-Yriex est d'abord un centre porcelainier mais on y trouve en 1862 une brasserie, une tannerie, une féculerie, une distillerie, une fabrique de papier paille, un atelier produisant droguets et flanelles.

(15) DEMANGEON [170] p. 679. ,

(16) SEE [178 bis] p. 174.

Les établissements métallurgiques sont dispersés : leur localisation est commandée par la présence des bois et des minières. Des industries diverses, disséminées aussi, répondent aux besoins de la population.



Fig. 1. La dispersion géographique des industries l'example du Berry (1840-1860)

lourds ; elles interviennent avec moins d'efficacité comme facteur de localisation des industries légères.

2° *La main-d'œuvre.*

La main-d'œuvre est constituée d'artisans et de leurs compagnons pour une grande partie des activités industrielles. D'innombrables forges n'emploient qu'une vingtaine de travailleurs. Les entreprises importantes font figure d'exception ; tel est bien le cas de la Manufacture d'Armes de Chatellerault avec ses deux mille ouvriers en 1842, des usines de Torteron et Mazières avec leur mille ouvriers. Ces chiffres ne doivent pas faire illusion. Une faible fraction des effectifs employés est directement utilisée à la production ; la grande masse travaille à l'approvisionnement en matières premières et en combustibles : dans la sidérurgie, le nombre des mineurs, des bûcherons et des conducteurs de mulets l'emporte sur celui des forgerons (17). Les pay-sans se font ouvriers pendant l'hiver ; l'extraction du minerai et les transports de bois se font de novembre à avril. Lors de l'épuisement des stocks, en mai ou juin, les usines s'arrêtent. Bûcherons et mineurs vont chercher dans l'agriculture des salaires plus élevés. Cette situation se prolonge jusqu'au milieu du Second Empire (18).

3° *Une région d'industrie métallurgique : le Berry.*

La métallurgie du Berry (19) est née, profitant de la multiplicité des cours d'eau, et surtout de la proximité des riches gisements de minerais de fer, de celle aussi de vastes forêts trop éloignées des centres urbains pour que les bois en soient aisément écoulés. Au XVIII^e siècle, le Berry comptait de nombreux hauts-fourneaux ; en 1780, le Duc d'Artois fondait des forges à Vierzon, sur le bord de l'Yèvre.

La hausse des prix du bois, qui se précipite à partir de 1839, favorise une adoption rapide du coke, surtout pour les installations proches du canal de Berry. Les usines de Vierzon, Charenton, et de la vallée de l'Aubois pouvant recevoir la houille de Commentry vont en quelques années adopter le procédé nouveau. La technique ancienne ne sera plus conservée que par les maîtres de forges, disposant de vastes étendues de bois d'affouage et ayant leurs usines éloignées de la voie d'eau. L'existence du canal, l'application du procédé au coke, vont entraîner une concentration financière et un accroissement de la capacité de production des appareils utilisés. L'achèvement du canal concentre l'intérêt sur les minerais ; Schneider, Châtillon-Commentry

(17) Répartition des effectifs aux forges de Bigny en 1848 : Hauts fourneaux 19 — Forgerons 12 — Aides aux feux de forge 6 — Employés aux forges à réchauffer 4 — Laminage 20 — Tréfilerie 10 — Mineurs 90 — Transports 70.

(18) Archives départementales du Cher M. 8016. Les salaires varient de 5 à 6 F par jour nourris, dans l'agriculture, pour la période des gros travaux, à 2,25 à 4,50 F dans la métallurgie du Berry. (Rapport de police du 26 mars 1860) : 2,25 F pour les manœuvres, 3 F pour les menuisiers, 3,50 F pour les mouleurs, 4,50 F pour les forgerons et chaudronniers.

(19) Les éléments rassemblés sur la métallurgie du Berry proviennent en partie de nos recherches et observations personnelles, en partie du mémoire inédit de A. SIMON, élève professeur à l'E.N.S.E.T. sur « La métallurgie dans le Cher ». Nous le remercions d'avoir mis à notre disposition le résultat de ses recherches.

et Boigues et Rambourg qui contrôle Fourchambault, Torteron et La Guerche se disputent les concessions les mieux situées par rapport au canal.

La production des minerais de fer provient de multiples gisements ; chacun ravitaile deux ou trois usines proches : un éloignement de 10 à 20 kilomètres est fréquent, plus de 50 kilomètres semble exceptionnel. Une enquête de 1858 (20) estime à 12 kilomètres le parcours moyen accompli par les minerais de fer en France ; tout en soulignant la dissémination des lieux de production et utilisation, elle classe la région du Centre parmi celles où le transport est à plus longue distance moyenne avec 20 kilomètres. Les transactions sur les minerais ont un caractère local. La production n'est que de 51.000 tonnes en 1836 : elle dépasse 200.000 tonnes dix ans plus tard ; l'horizon des ventes est limité aux régions proches et commandé par les facilités de communication offertes par le canal dont l'ouverture étend l'aire des ventes (21). La dispersion des établissements industriels est extrême ; le Berry n'offre pas plus que le Périgord de centre équivalent au foyer situé sur le bassin houiller de Montluçon-Commentry avec ses quatorze hauts-fourneaux. Les activités métallurgiques se localisent souvent le long des rivières, parfois dans de simples hameaux ; plus d'une forge est à l'origine de la formation d'une minuscule agglomération (22).

Une partie de la production est destinée à l'exportation : vers 1840, des gueuses sont expédiées à Fourchambault, à Imphy, au Creusot et à Indret ; des charpentes, des colonnes sont envoyées de Mazières à Paris dès l'inauguration du chemin de fer ; ce trafic continue et la fonderie monumentale devient une spécialité de l'usine qui fournit l'équipement pour les halles centrales de Paris.

La construction même du réseau ferré exige des tonnages considérables de produits métallurgiques ; les premières constructions font appel à la production régionale ; ultérieurement, à mesure que le réseau ferré s'étend, des régions de plus en plus éloignées participent à l'équipement (23). Chaque compagnie procède à l'achat de son matériel et cela pour chaque ligne : une création nouvelle n'entraîne qu'un accroissement limité de matériel. Le mémoire de 1859 consacré à la réalisation de la ligne Tours-Gannat comporte l'indication précise des frais d'établissement (24) : outre l'achat et la pose des voies et accessoires évalués à 26.523.265 francs (soit 107 francs le mètre courant à double voie) ce document comporte la liste exacte du matériel nécessaire à l'exploitation avec son coût unitaire. Les fabrications sont étalées sur la durée de la construction, toujours plusieurs années, et peuvent parfaitement être réalisées dans les entreprises régionales.

(20) [29].

(21) Les gisements de Dun-le-Roi ravitaillent Montluçon, Imphy et Decize, ceux du Val-de-l'Aubois expédient vers Le Creusot.

(22) La toponymie enregistre ces créations : la Forge de Bonneau (Buzançais), La Forge de l'Isle (Ardentes), Forgeneuve (vallée du Cher), etc...

(23) [20]. Une lettre du 2 mai 1867 adressée par la compagnie d'Orléans à celle de Lyon fait allusion aux achats de roues et rails effectués à Firminy, Terrenoire, l'Horme, Rive-de-Gier pour Paris et le Nord.

(24) [29].

TABLEAU DU MATERIEL NECESSAIRE A L'EXPLOITATION
DE LA LIGNE TOURS-GANNAT (25)

Désignation	Nombre d'unités	Coût unitaire
Machines à grande vitesse	20	70.000 F
Machines à petite vitesse	16	70.000 F
Machines mixtes	7	65.000 F
Locomotives pour gare	2	40.000 F
Voitures première classe	20	12.000 F
Voitures deuxième »	40	8.500 F
Voitures troisième »	60	6.500 F
Voitures mixtes 1 ^{ère} -2 ^e cl.	10	9.500 F
Fourgons	20	4.800 F
Wagons à bétail	10	4.200 F
Trucks d'équipage	5	3.000 F
Wagons couverts	200	3.500 F
Wagons plats	120	2.600 F
Wagons à houille	200	3.200 F
Wagons à fer et bois	50	2.500 F
Wagons à ballast et terrassements	20	2.300 F

De plus, la composition des conseils d'administration des compagnies ferroviaires favorise fréquemment le caractère local des commandes ; les administrateurs se recrutent souvent parmi les dirigeants des entreprises métallurgiques proches et des banques qui les soutiennent ; ils sont naturellement conduits à orienter la production du matériel vers leurs usines. Le premier projet de 1846 de liaison de Bourges à Montluçon est établi par le Marquis de Vogüé et par les directeurs gérants des établissements métallurgiques de Commentry et Montluçon. La demande de concession du même chemin de fer est déposée le 26 octobre 1852 par diverses personnalités locales dont le Duc de Maillé, propriétaire des forges de Bigny et de Forge-Neuve, André Koechlin, propriétaire des établissements métallurgiques de Bourges et de Rosières, Viollette, propriétaire d'usines à Bourges et Rosières, un banquier de Tours, des propriétaires de bois, etc... (26). Il n'est pas surprenant que les commandes aient afflué vers les industries berrichonnes (27). L'usine de Mazières est fondée vers 1845 par le Marquis de Vogüé pour y fabriquer du matériel pour les chemins de fer, notamment des plaques tournantes ; l'importance de la production conduit bientôt à l'édification d'un second haut fourneau et à l'acquisition d'une usine à Bourges. L'usine de Rosières, créée en 1837 par le Marquis de Boissy, produit des rails en quantité appréciable

(25) [29].

(26) [47].

(27) Cette observation est à rapprocher de celle que R. CROZET a faite à propos des fournitures pour la construction de la section Orléans-Vierzon [253].

quoique très irrégulière (28). En 1858, la famille de Voguë acquiert l'entreprise. Les usines de Torteron livrent leur production avec plus de régularité aux compagnies ferroviaires : en 1849, elles fournissent les coussinets nécessaires à la construction du chemin de fer de Tours à Nantes, des fontes pour édifier le viaduc du Guétin. Elles ont constamment des commandes ; celles de 1859 sont particulièrement importantes, le P.L.M. demandant 404.000 coussinets. Cela ne saurait nous étonner lorsque nous savons que Benoit d'Azy fait à la fois partie du conseil d'administration du P.L.M. et de la Société Boigues-Rambourg, propriétaire de Torteron. Les usines du Berry ont plus contribué à la réalisation de l'infrastructure qu'à celle du matériel ; elles ont pris une part importante à la réalisation du réseau ferré.

L'industrie n'alimente que médiocrement les échanges jusqu'au développement du réseau ferré. Les activités nées du commerce maritime en arrière du littoral atlantique ne résistent pas à la crise que traversent les ports de l'Ouest, mais de nouvelles industries se fixent dans le port de Nantes. Berry et Périgord conservent leur activité, basée sur l'association étroite d'un gisement et d'un petit établissement industriel (29). Le problème des approvisionnements en combustibles et même en minerais est de plus en plus difficile à résoudre ; les prix des transports se répercutent fâcheusement sur ceux de la production. L'ouverture du canal de Berry, l'utilisation systématique de toutes les voies d'eau, ne sont que des palliatifs. Le réseau ferré paraît devoir apporter la solution des difficultés ; et d'abord faciliter le transport des houilles, dont les bassins sont éloignés des gisements de fer, vers les régions métallurgiques et aussi vers les centres textiles (30).



La dispersion géographique des industries à travers le Centre et le Centre-Ouest de la France se retrouverait dans les autres régions. Aucun groupement des forces productives ne s'est encore opéré qui confère une originalité spécifique à un secteur régional. Les déplacements de matières premières sont réduits au minimum et il est assez remarquable de constater que les enquêtes n'envisagent généralement pas un élargissement des secteurs d'approvisionnement des usines, sauf pour le charbon qu'on veut utiliser beaucoup plus intensément. L'industrie ne peut être efficacement desservie par le chemin de fer que si le réseau s'étend à toutes les villes et les bourgades qui possè-

(28)

PRODUCTION DES RAILS A ROSIERES

ANNÉES	1847	1848	1849	1850	1863	1864	1865
Tonnage annuel ..	2.300	280	190	2.300	1.500	5.185	4.388
Prix de la tonne ..	340	340	250	360	240	210	210

(29) Ce e conception générale explique l'exploitation des mines d'antimoine de Biards et de Saint-Elci, de plomb argentifère de Chabrignac ; la production est faible. Les facilités de circulation les condamnent, en même temps que l'atelier campagnard qui traitait leurs minerais.

(30) GAUTIER signale à propos des projets vendéens le désir de relier Faymoreau au Choletais [256].

dent une usine ; le chemin de fer ne la servira que s'il la met en rapport avec les sources d'approvisionnement généralement proches. Telles sont les conceptions qui prédominent dans les milieux de la petite industrie provinciale qui vont tenter avec un succès bien relatif de les faire prévaloir lors de la construction du réseau. Elles se heurteront aux intérêts des compagnies et de leur soutien bancaire, peu soucieux de multiplier les détours et les kilomètres qui font craindre une réduction des profits, et à ceux des organismes industriels plus puissants et dont l'activité est en train de perdre le caractère local (31). Ainsi apparaissent, dans les discussions relatives à la construction, les oppositions d'intérêt entre les entreprises conquérantes et celles qui ne s'adaptent pas aux techniques récentes comme aux conditions nouvelles qui allaient s'imposer dans le commerce.

III — L'ORGANISATION DU COMMERCE.

Nous sommes habitués à une organisation nationale des échanges : le poisson de Boulogne peut être vendu à Marseille et les salades du Roussillon consommées à Lille ; le tissu de Mulhouse ira vêtir aussi bien une Bretonne qu'une Dauphinoise, le tracteur de Vierzon se rencontrera tant en Picardie que dans la Limagne. Cette distribution des produits à l'échelle du pays entier était inconcevable il y a un siècle. Le commerce est fractionné en une multitude de marchés régionaux.

1° *La structure du marché.*

Les caractères de la vie commerciale dépendent étroitement des formes déjà définies des activités agricoles et industrielles. Le trait le plus typique de cette époque, c'est la faiblesse des échanges en distance comme en volume. Les besoins alimentaires sont satisfaits par une circulation très localisée : nous l'avons indiqué pour les zones rurales ; l'alimentation urbaine est assurée par un secteur proche ; vrai pour toutes les cités provinciales, ce fait nous est confirmé pour Paris même, dans le compte-rendu du procès verbal de la commission d'enquête du chemin de fer de Tours à Bordeaux pour le département de la Vienne (1840) :

«... La banlieue de Paris, par exemple, qui fournit les produits
« de consommation journalière à la capitale, se limite aujourd'hui
« à un rayon de 32 à 40 kilomètres. Ouvrez des chemins de fer
« et bientôt les mêmes objets arriveront aussi promptement des
« points éloignés de 400 et même 480 kilomètres. C'est ainsi que
« des contrées lointaines seront rapprochées du grand centre de
« consommation et mettront, pour la première fois, leurs produits en concurrence avec ceux de la banlieue de la capitale... » (32).

Autrement dit, chaque ville détermine un étroit secteur commercial dont l'activité est sans lien avec les secteurs voisins, sauf cas excep-

(31) Des sociétés comme Chatillon-Commentry, Boigues et Rambourg possèdent mines et usines sur le bassin houiller et sur les gisements de minerais. Lorsque ces derniers s'épuisent, elles les abandonnent pour s'intéresser à des secteurs plus productifs.

(32) [82].

tionnel. La ville se nourrit de la campagne ; elle assure les échanges rares mais indispensables entre les parties de son secteur et des cours se créent sans dépendance aucune de ceux pratiqués ailleurs dans le pays. Des produits d'usage aussi courant que le blé ou la laine sont soumis à ce système : combien de villes du Centre offrent encore les anciens magasins et les halles où se pratiquaient les ventes, témoins architecturaux d'une activité oubliée. Le fractionnement du marché ne caractérise pas seulement le commerce des denrées et des matières premières agricoles, il existe également pour les produits industriels : l'approvisionnement des usines conserve un caractère local ; l'usage du charbon ne s'est répandu que lentement ; avant l'ère du chemin de fer, des différences de prix considérables sont enregistrées d'une région à l'autre.

L'horizon limité des débouchés est un élément important de la stagnation économique ; l'introduction des conceptions capitalistes de la production dans les activités agricoles et industrielles est liée aux possibilités de produire en vue d'un marché plus vaste ; des moyens de transport sont nécessaires pour que les marchandises puissent atteindre la clientèle.

2° *Les formes de l'activité commerciale.*

a) Rôle spécifique de la ville.

La ville exerce toujours le rôle de marché principal pour les zones rurales qui l'entourent ; elle ne prend une importance particulière que si elle assure les fonctions d'entrepôts et si ses maisons de commission sont en relation active avec de multiples correspondants. Les ports ont une situation exceptionnelle : ils sont le point d'aboutissement et de départ du commerce maritime, ils bénéficient des facilités qu'offre le cabotage pour les échanges nationaux. Il est vrai que Bordeaux, La Rochelle et Nantes sortent d'une crise grave au début du xix^e siècle : La Rochelle ne se relève pas avant la construction du réseau ferré, mais Nantes s'adapte avec plus de rapidité à la situation nouvelle et joint au commerce des denrées coloniales une activité industrielle pleine de promesses. Les villes favorisées par leur position géographique et servies par l'histoire tiennent lieu d'entrepôt. R. Dion a analysé cette fonction d'Orléans (33) et son évolution : la possibilité d'opérer à date fixe le transport des marchandises grâce au réseau routier condamnait le système qui avait fait la richesse de la ville ; pour Limoges, c'est le carrefour des routes terrestres qui a fixé ce type d'activité dans la ville dont l'influence, pour la diffusion des denrées rares, s'étendait au loin, tandis qu'elle jouait pour les denrées plus banales le rôle des autres cités : les cantons montagnards du Limousin s'y approvisionnaient en blé venu des régions voisines plus prospères.

Les villes sont enfin des lieux de foires ; les manifestations commerciales temporaires ont un rôle capital ; celles qui se tiennent dans les villes se prolongent davantage que leurs homologues rurales : elles s'en distinguent par le volume et peut-être plus encore par la variété des marchandises offertes aux acheteurs.

(33) DION [254].

b) Commerce temporaire (*les foires*) et commerce itinérant.

Les foires représentent la forme la plus importante du commerce. Les échanges y sont actifs. Elles groupent pour une journée ou plusieurs toute l'activité commerciale d'un secteur en un lieu précis : là le paysan, en même temps qu'il peut vendre les rares produits qu'il a rassemblés, trouve à acheter tout ce qui lui est indispensable. Les longues foires n'ont pas totalement disparu : en 1843, les foires de décembre durent quatre jours à Sancerre, huit jours à Saint-Amand, vingt jours à Bourges. Près de cent communes sont le siège de foires dans le Berry dont huit ont plus d'une manifestation mensuelle (Fig. 2). Les bestiaux représentent une part importante des transactions réalisées. Au milieu du xix^e siècle, le Limousin attend le chemin de fer ; les enquêtes soulignent que la région pourrait jouer vis-à-vis de Paris le rôle que tiennent les comtés de Lincoln et de Durham dans le ravitaillement de Londres (34).



Fig. 2. - Les foires du Berry avant la construction du réseau ferré

Cinquante communes environ sont le siège de foires dans chacun des deux départements berrichons. Sur les huit communes ayant une foire par mois, six sont au contact du Massif Central et du Bassin Parisien.

(34) [74]. Douze centres de foires à bétail tiennent 74 manifestations annuelles : Saint-Yrieix, Lanouaille, Lubersac, Ségur sont les plus importants. Le total annuel des ventes entre 1850 et 1860 s'élève à 13.270 bœufs, 4.560 vaches, 2.800 veaux, 15.900 porcs et 13.200 moutons.

Les paysans reçoivent la visite des colporteurs, offrant dans les villages et les hameaux les richesses de leurs bagages : textiles, produits d'épicerie encore rarement consommés, voire des livres (35). Les commis voyageurs visitent les commerçants installés, mais pratiquent à l'occasion la vente au détail. Cette importance démesurée de formes diverses des commerces temporaires et itinérants s'explique par la faiblesse du commerce sédentaire, qui est à peine représenté hors des villes.

Une enquête basée sur les recensements et, à partir de l'établissement du suffrage universel, sur les listes électorales, permet de constater qu'en 1848 les villages n'ont pour tout commerçant que le cabaretier : seuls les bourgs ont quelques magasins mais la clientèle est insuffisante pour permettre l'établissement de nombreux points de vente permanents.

3° Faiblesse de la participation rurale au circuit commercial (36).

Avant le développement du réseau ferré, les régions rurales vivent en partie repliées sur elles-mêmes ; elles livrent des produits davantage qu'elles n'en réclament. Les exportations du canton de Saint-Christophe-en-Bazeille traduisent une activité spécifiquement rurale : le bétail vivant constitue l'essentiel des exportations qui s'élèvent annuellement en têtes d'animaux vivants à 26.040 ovins, 8.015 porcins, 4.120 chevreaux, 2.547 veaux, 1.990 vaches, 610 chevaux, 345 bœufs. Le petit bétail est expédié vers le marché parisien surtout depuis l'ouverture de la gare de Vierzon ; il est possible d'y conduire les ovins ou les porcins qui supportent mal les longs trajets par route ; le transport en est quelquefois assuré jusqu'à la gare par voiture publique ; l'une relie Romorantin à Salbris. Les autres exportations sont limitées (37) ; les fermes assurent avec leur propre attelage la majeure partie du trafic ; les produits de consommation sont transportés jusqu'aux foires proches ou aux marchés pour être vendus aux habitants des bourgs ou livrés sous forme de redevances.

Valençay apparaît comme une bourgade commerçante, ses foires et ses marchés attirent les paysans des alentours ; la petite cité apporte aux habitants du canton l'essentiel de ce qu'ils ne demandent pas à leur propre exploitation. Aussi la faiblesse des importations traduit-elle l'isolement dans lequel se trouvent les régions rurales ; les produits qui alimentent l'industrie artisanale tiennent une large place, ainsi se marque son influence persistante : le ravitaillement reste avant tout affaire locale ; la consommation d'épicerie est très limitée ; la quantité importée dont nous ne pouvons saisir le tonnage exact, puisque mêlé à d'autres produits, est destinée non seulement au bourg, mais aussi à une vaste région rurale qui ne compte à cette époque qu'un

(35) WEILL [182] p. 245 et 259.

(36) [31].

(37) Marchandises expédiées au départ de Saint-Christophe-en-Bazeille en 1869 (en tonnes) : *Produits de la terre* : Céréales (5.934), Paille (4.626), Fourrage (6.215), Bois (5.961), Vins (2.260), Pommes de terre (768), Haricots (298), Graines (103), Fruits (48). *Produits animaux* : Fromage (115), Beurre (69), Œufs (78), Laine (56). *Divers* : Pierres (19.940), Ecorce (295), Poulets et canards (39), Oies et dindes (3), Lièvres et lapins (8), Gibiers (3), Poissons (2).

nombre très réduit de magasins de vente (38). Il faut attendre le dernier quart du XIX^e siècle pour voir s'organiser un véritable réseau de distribution commerciale, intégrant toutes les zones rurales au marché national ; cela se traduit dans la multiplication du commerce local et cela correspond à des changements de structure économique dans les conditions mêmes de la production.



Avant la naissance du chemin de fer, les échanges sont peu volumineux et se font dans l'ensemble à faible distance (39). Tels sont les mouvements que les constructeurs ont sous les yeux. Cependant des transformations économiques profondes s'amorcent. Des contemporains, armateurs et négociants nantais comprennent que la circulation réduite était en harmonie avec une conception commerciale en voie de disparition.

« ... Les denrées coloniales s'emmagasinaient dans les entre-
« pôts maritimes et y étaient vendues, ce qui donnait lieu à une
« suite d'opérations profitables pour les ventes en entrepôt ou à la
« sortie de l'entrepôt ; elles devenaient la propriété des négo-
« ciants non armateurs. Elles subissaient souvent plusieurs re-
« ventes successives. Enfin, leur expédition pour l'intérieur de la
« France procurait des commissions à nos négociants. Cette marge
« d'opérations va être intervertie : ces denrées ne feront qu'em-
« prunter les entrepôts maritimes le plus souvent sans être ven-
« dues ; elles passeront à l'entrepôt de Paris, centre futur des
« affaires.

« D'un autre côté, on doit présumer que les négociants pari-
« siens seront encouragés à faire des armements maritimes, ou à
« s'y intéresser, à s'appropriier ou à partager par là les bénéfi-
« ces actuels de nos armateurs. Ils voudront faire la spéculation
« en grand sur ces denrées qu'ils accumuleront sous leurs yeux
« dans l'entrepôt central.

« Ce nouvel ordre de choses amènera la chute du commerce
« nantais, s'il veut rester dans le cercle actuel de ses opérations.
« Il ne peut prévenir sa ruine qu'en établissant des rapports plus
« faciles avec Paris, pour partager avec lui les avantages du
« nouveau système commercial. » (40).

Leurs remarques ont d'autant plus de portée qu'elles s'appliquent au cas des denrées coloniales dont la diffusion est déjà grande à travers le pays ; malgré cela, les commerçants nantais prennent cons-

(38) Marchandises arrivées à Valençay en 1860 (en tonnes) : Satisfaction des besoins industriels et artisanaux : Charbons (280), Fers (200), Cuirs (15), Coton (4). Satisfaction directe des besoins de la population : *Logement* : Pierre à plâtre (400), Ardoises (200). *Vêtements* : Chapeaux (1), Nouveautés et Modes (100), Toile de coton (40). *Nourriture* : Bière (299), Biscuits, café et vins pour les auberges (40), Farines (156). *Divers* : Epicerie, salaison, mercerie, droguerie (600), Coutellerie (0,4).

(39) Il y a des exceptions : les denrées coloniales, les produits légers et de valeur (ganterie de Saint-Junien expédiée à Paris, Bordeaux et Lyon [72], quelques trafics métallurgiques indispensables [202]).

(40) [79]. Proposition d'un chemin de fer Nantes-Paris. Chambre de Commerce de Nantes, 14 janvier 1832.

science des changements complets qui vont s'opérer dans la vie commerciale et qui aboutiront au renforcement du rôle de Paris et au développement des échanges à travers la France entière. Les négociants expriment encore l'idée que ce commerce nouveau exige des techniques de transport renouvelées ; le chemin de fer doit répondre aux besoins naissants.

L'existence d'une série de marchés locaux, pratiquement indépendants les uns des autres, est le fait marquant de l'organisation commerciale des débuts du xix^e siècle ; elle n'exige que des échanges réduits.

La formation de marchés régionaux, nationaux et internationaux apparaît avec le développement de la concentration capitaliste ; elle suppose une modification complète de la circulation des marchandises : les chemins de fer en facilitent la réalisation.

Les différentes techniques de transport favorisent l'élaboration des conditions commerciales nouvelles : dans la mesure où elles servent la transformation de structure des marchés, elles exercent des répercussions profondes sur la vie régionale.

Troisième Chapitre

LES CONDITIONS DE LA CIRCULATION AVANT L'ERE FERROVIAIRE

La circulation se réalise par voie d'eau et par route dans le cadre de cette économie où les échanges tiennent une place réduite. Les moyens de transport sont variés : canaux ou rivières, routes de toutes catégories administratives voient se succéder des convois d'aspects différents. Tous se révèlent impropres à satisfaire les besoins d'une économie en pleine transformation car sous leur diversité se cachent à différents degrés des défauts communs : lenteur, faible capacité de charge, irrégularité. Le coût élevé du transport, qui découle des conditions techniques, paralyse l'utilisation de certaines réserves de matières premières et le développement industriel de certaines régions.

I — LES VOIES D'EAU.

Fleuves et rivières, si mauvaises que puissent être les conditions naturelles de leur lit et de leur régime, sont le lieu d'un mouvement important d'embarcations de toutes dimensions ; les moins favorables servent au moins au flottage (1) ; voyageurs, et surtout marchandises, utilisent l'Allier, la Creuse, l'Indre, le Cher et plus encore la Loire. Celle-ci assurerait le quart du tonnage général des fleuves, son trafic serait double de celui de la Seine, de 20 % supérieur à celui du Rhône (2). L'Allier, sans que son trafic soit comparable à celui de la Loire, voit un important mouvement profiter de ses eaux (3). L'incapacité des moyens de transport à satisfaire la demande conduit les négociants et les industriels à désirer une utilisation plus systématique des voies d'eau ; ce souhait, formulé dès la fin du XVIII^e siècle, est repris avec exigence au début du XIX^e siècle. S'il est indéniable que la construction ferroviaire est le trait marquant de l'époque, il ne convient pas d'oublier l'importance attachée aux voies d'eau.

(1) LACROCQ. [264].

(2) [79].

(3) Voir le détail du trafic dans MAUVE [266] : Port de Moulins en 1837 : 106.380 T.

Les rivières descendant les pentes nord du Massif Central sont toutes utilisées pour la circulation ; il est tentant de les relier entre elles pour réaliser un véritable réseau de navigation intérieure dans le sud du Bassin Parisien, seule solution pour résoudre avant le chemin de fer, le problème des transports. Les délibérations de l'Assemblée provinciale du Berry comportent des projets aussi précis qu'irréalisables (4). L'ère des chemins de fer arrivée, beaucoup d'esprits s'attachent encore à la construction de canaux et à l'amélioration des voies d'eau existantes. Lors d'une réunion tenue le 26 octobre 1852, à Saint-Amand-Montrond, le directeur des Forges de Vierzon exprime l'idée que :

«... Il serait plus désirable de voir améliorer la navigation du canal actuel et celle du Cher que de construire un chemin de fer dont les avantages sont pour lui plus que problématiques... » (5)

D'ailleurs le canal de Berry est de construction, sinon de conception, contemporaine du chemin de fer.

L'idée d'un canal unissant Haute et Basse Loire, à travers le Berry en utilisant la vallée du Cher, n'est pas neuve ; dès le XV^e siècle, les Etats-Généraux de Blois en auraient affirmé l'utilité ; le projet est repris plusieurs fois et abandonné faute d'argent (6). Le décret du 16 novembre 1807 décide de rendre navigable le Cher, de Montluçon à son confluent avec la Loire : un canal latéral serait utilisé à l'amont de Saint-Aignan, la rivière en aval ; à nouveau un bref canal de raccordement permettrait d'unir le cours du Cher à celui de la Loire à Tours. Le tracé prévu ne satisfait pas tous les intérêts régionaux. Nevers veut un lien avec Tours, Bourges réclame pour être desservie par la voie projetée. L'ampleur des protestations conduit à l'étude d'un canal Nevers-Vierzon destiné à rejoindre le précédent (décret du 24 février 1811). Cependant, les travaux commencent en aval de Montluçon et dans le bief de raccordement Loire-Cher avec des conceptions techniques qui en font une artère de grande navigation ; quelques kilomètres sont construits sous l'Empire dans ces conditions. Le 22 décembre 1819, une décision est adoptée de dévier le canal du Cher entre Saint-Amand et Vierzon par les vallées de la Marmande, de

(4) [99] p. 13 : Extraits des délibérations de l'Assemblée provinciale du Berry sur la navigation de la Province :

« ... Il faut relier ces diverses navigations les unes aux autres et les rattacher à la capitale de la province.... La Théole servirait de communication entre le canal formé par l'Arnon et les navigations de l'Indre et de la Creuse. On remonterait jusqu'à Issoudun et Brives, on se dirigerait vers Sassièges, d'où on continuerait, si on ne trouvait pas d'obstacles insurmontables, jusqu'à Saint-Vincent d'Ardentes, où la jonction avec l'Indre s'opérerait, puis on poursuivrait dans la même direction jusqu'à la Bouzanne qui se jette près de Saint-Gaultier dans la Creuse...

« D'Issoudun à Saint-Vincent d'Ardentes, on proposerait encore de passer par Neuville-Pailloux, Sainte Fauste et Diors, en profitant d'un étang et de plusieurs sources...

« ... On unirait de cette façon le Rhin et la Loire à la Garonne, l'Océan à la Méditerranée ».

(5) [47].

(6) TORTRAT [233] p. 91-92.

l'Auron et de l'Yèvre, desservant au prix d'un long détour la ville de Bourges ; pour satisfaire Nevers, la construction d'un embranchement est décidée entre Rhimbé et le Bec d'Allier ; les dimensions primitivement prévues sont réduites, et ce sont ces idées nouvelles qui président au développement de la plus grande longueur du canal de Berry. Une loi de 1822 conduit à la construction du canal latéral à la Loire, de Digoin à Briare, que rejoindra une branche du canal de Berry (7). Le projet de canal du Cher a vécu, le système du canal de Berry est définitivement tracé ; conçu initialement pour assurer la liaison la plus rapide de Montluçon vers le confluent du Cher et de la Loire et vers l'Ouest, le premier projet négligeait les relations régionales : le nouveau oriente au contraire l'essentiel du trafic vers l'Est, et c'est bien la branche destinée à rejoindre le canal latéral à la Loire qui connaît le plus grand trafic. Les conditions de navigabilité permises par la construction limitent le rôle de cette voie d'eau et posent le problème de sa réadaptation à un trafic plus puissant. Le canal est ouvert par sections : Bourges-Vierzon 1831, Bourges-Montluçon 1835, Sancoins à la Loire 1837, Sancoins à Rhimbé et Vierzon au Cher canalisé 1839. Le trafic escompté, avant tout l'exportation des houilles du bassin de Commentry, s'est rapidement accru. Le gabarit restreint des écluses et des « berrichons », péniches qui parcourent le canal, en réduisent les possibilités de développement. Enfin, la différence de construction entre le canal de Berry et le canal latéral à la Loire contraint à des transbordements onéreux à Marseilles les Aubigny.

Canaux et rivières n'assurent que des transports lents ; la force du courant descendant rend parfois impossible toute circulation vers l'amont. Sur les canaux, chaque écluse forme un goulot d'étranglement : le nombre de bateaux éclusés quotidiennement en un point limite le trafic ; sur le canal de Berry, dans les meilleures conditions, quarante bateaux passent chaque jour (2.400 tonnes) ; plus les écluses sont proches, moins est grande la distance parcourue. La faiblesse majeure de ce mode de transport est son irrégularité qui détermine parfois le chômage des usines, l'arrêt de l'extraction dans les mines, les difficultés de lutter contre les famines locales liées à une mauvaise récolte. Le canal de Berry fonctionne en moyenne 240 jours par an : l'hiver, le gel stoppe la circulation quelques journées ; le manque d'alimentation en eau, fréquent surtout en fin d'été, est la cause principale des impossibilités d'utilisation ; cet inconvénient sévit, suivant les conditions climatiques annuelles, en toutes saisons : plus de soixante-dix jours par an, le berrichon ne flotte pas, faute d'eau. Les rivières ne sont pas à l'abri de ces défauts. E. Mauve signale pour l'Allier un chômage de 180 à 200 jours par an (8). La navigation sur la Loire, même en aval d'Orléans, reste difficile et irrégulière. La médiocrité des services rendus par la navigation intérieure n'est pas compensée par une activité satisfaisante des transports par voie de terre : malgré des améliorations certaines, leur capacité et leur régularité sont loin de correspondre aux nécessités de l'heure.

(7) [99], III^e Partie, Histoire locale. Notice sur le canal de Berry.

(8) MAUVE [266].

II — LES ROUTES DE TERRE (9).

1° *Vue d'ensemble sur l'évolution de la viabilité depuis la fin du XVIII^e siècle.*

La route s'est modifiée de façon décisive aux XVIII^e et XIX^e siècles ; une voie nouvelle naît, déterminant la possibilité d'une rénovation technique des moyens de transport. L'œuvre de Turgot en Limousin est célèbre, celle Dupré de Saint-Maur, en Berry est importante : ses projets ne devaient d'ailleurs pas être tous conduits à bonne fin. Seules de grandes routes sont construites et entretenues ; les autres, les chemins par lesquels on les atteint, sont souvent inutilisables. Quelques grands itinéraires sont eux-mêmes délaissés : une enquête de 1830 sur le roulage entre Moulins et Clermont-Ferrand signale que le trafic d'hiver est à peine moitié du trafic d'été, la route étant défoncée, presque impraticable (10). Le Massif Central comporte des routes dangereuses dans les années qui précèdent l'essor du rail : le quatre-pouces quotidien Limoges-Lyon emprunte le nord de la montagne : il passe par Varennes-sur-Allier, évitant le chemin plus court par Clermont-Ferrand (11). Les routes de second ordre permettent encore moins une circulation régulière. Un rapport de l'Intendance du Berry de 1775 indique nettement que l'organisation des relations par voitures se heurte à l'état des chaussées : la route est mauvaise d'Aubigny vers Gien et aussi vers Henrichemont et Bourges ; de Châteauneuf-sur-Cher «... Les chemins sont détestables... » vers La Châtre et Bourges ; au Blanc comme à Boussac, on signale l'absence de routes permettant de prévoir des liaisons. Cette situation s'améliore lentement ; l'évolution se traduit dans la multiplication des services de poste autour de Bourges à la fin du siècle (12).

Cependant la discontinuité du réseau est encore sensible en 1829 : la route de Nevers à Tours n'est en très bon état que de Bourges à Vierzon ; celle d'Orléans à Moulins comprend quelques tronçons, dignes d'être considérés comme achevés, à proximité des villes ; celle de Poitiers à Avallon attend la construction d'un pont pour franchir le Cher à Saint-Florent ; et encore avons-nous choisi tous nos exemples parmi les routes de plaine qui sont relativement favorisées par rapport à celles des zones montagneuses (13).

L'œuvre de la Monarchie de Juillet aboutit à un allongement du réseau, à sa ramification ; des dispositions fixent de façon précise les conditions d'établissement des chemins vicinaux ; on prévoit un entretien systématique de toutes les routes. Le Massif Central est doté d'une deuxième transversale (14). Cette amélioration profonde du réseau routier s'accompagne d'un perfectionnement des moyens de transport : la circulation routière est en grands progrès techniques au moment même où elle est menacée de disparition.

(9) Pour toute cette étude, l'ouvrage de base est l'œuvre de H. CAVAILLES [164].

(10) [41], Rapport CLARKE.

(11) [85].

(12) [89] et BOYER [252].

(13) TORTRAT [233] p. 88-89.

(14) CAVAILLES [164] p. 206.

2° *Différents aspects de la circulation régionale* (15).

La puissance de la circulation se traduit tant dans l'intensité des services organisés autour d'une ville donnée que dans la multiplication des mouvements le long des sections de routes.

a) Réseaux de transport du passé et réseaux de transport de l'avenir : Bourges et Clermont-Ferrand.

Les liaisons partant de Bourges en 1843 s'établissent dans un rayon de 150 kilomètres environ ; le réseau s'inscrit presque entièrement dans le cadre de l'ancienne province du Berry : Paris et Clermont-Ferrand constituent les deux seules exceptions. C'est en fait une fonction déchuée, celle de capitale politique provinciale, qui détermine l'organisation des services autour de la ville. Aucune relation locale importante ne se noue autour de Bourges (16). Cette circulation réduite est orientée vers la satisfaction de déplacements liés à la vie administrative et juridique ; elle existe autour d'une multitude de villes moyennes, elle ne satisfait plus aux nécessités nouvelles de déplacements liés au développement des échanges commerciaux. La cité a un réseau conçu en fonction du passé ; au XIX^e siècle, les mouvements qui s'organisent autour d'elle semblent restreints comparés à ceux qui convergent vers certaines villes ; l'ancienne capitale tend à se replier sur elle-même ; sa grandeur est révolue, en même temps que le système qui l'avait fait naître.

Les agglomérations plus importantes, aux fonctions commerciales développées, peuvent avoir déjà déterminé la formation d'un type très différent de réseau de communications. Clermont-Ferrand a des relations multiples, organisées pour les voyageurs et les marchandises. En 1844, le nombre moyen quotidien de voyageurs indique l'importance relative des divers itinéraires. Le mouvement vers Paris est le plus important (28 voyageurs) ; les villes voisines alimentent également des courants actifs (18 voyageurs vers Aurillac, 15 vers Moulins, 14 vers Mauriac) : les grandes villes lointaines provoquent des déplacements moins nombreux, mais on doit noter la multiplicité des liaisons directes quotidiennes qui sont assurées. La puissance relative de certains trafics locaux méritent l'attention. Le rayonnement urbain s'exprime avec netteté dans cette douzaine de lignes brèves mais souvent desservies : plus de trente services quotidiens vers Riom, dix vers Issoire, quatre vers Champeix. Ils sont répartis entre trente-cinq compagnies ; bien entendu, les malles-poste et les Messageries Royales dont l'activité s'étend à tout le territoire sont présentes ; d'autres exercent une activité importante, généralement orientée dans une direction : Armel et Gaillard relie Clermont-Ferrand à Aubusson, Périgueux, Bordeaux et Lyon ; Bimard oriente ses services vers le Midi, ses voitures atteignent Millau, Montpellier, Nîmes et Aurillac (17). Clermont-Ferrand est en même temps un centre actif de roulage lié à la puissance com-

(15) CAVAILLES [164] décrit l'organisation générale du roulage et des services de voitures (p. 212-247).

(16) [99] p. 166-167.

(17) [144] et ARBOS [159].

merciale de la cité (18) : ses foires sont le théâtre d'échanges volumineux, notamment pour le bétail : près de 150.000 bovins et porcs sont vendus tant aux cinq foires de Clermont qu'aux quatre foires et marchés de Montferrand. Ces chiffres permettent de se faire une idée du concours de population qui peut se rassembler à l'occasion de ces manifestations commerciales et de la clientèle offerte au commerce urbain. Pour répondre à la demande de tous ceux qui viennent à la ville, le commerce local doit disposer d'une grande variété de produits acheminés par route (19). Ce trafic n'est possible qu'avec l'établissement de relations commerciales offrant un minimum de régularité et de continuité : les maisons de Clermont-Ferrand ont des liaisons avec Paris, Marseille, Bordeaux et Le Havre pour se fournir en denrées coloniales, avec Nevers et Saint-Etienne pour se ravitailler en fer, avec Paris, Rouen, Elbeuf et Lyon pour s'approvisionner en nouveautés.

L'évolution commerciale naissante se développe avant que le réseau de chemin de fer ne s'étende ; ce n'est pas lui qui l'a déterminée, mais il en a grandement facilité les progrès. La route achemine beaucoup de marchandises, mais elle exécute une partie de son trafic en complément de la voie d'eau : les mouvements sont particulièrement importants sur les artères aboutissant aux canaux et aux rivières : les ports du canal de Berry, ceux de l'Allier, sont fréquentés par de nombreuses voitures. C'est à la rivière que Moulins doit son importance ; il ne s'agit pas d'un entrepôt comparable à celui d'Orléans, mais la ville compte de multiples services de voitures la reliant notamment aux ports du réseau des voies navigables : Decize sur la Loire, Mâcon sur la Saône, Bourges et Saint-Amand sur le canal de Berry (20).

b) L'animation diverse de la route observée entre Nevers et Moulins.

Le relevé du trafic au relais de Bessay en 1845 montre d'abord le caractère saisonnier de la circulation des voyageurs usant de leur propre voiture (21). Il permet de constater ensuite la juxtaposition de la circulation lointaine et de la circulation locale. La première, quotidienne, est assurée par les malles-poste, les Messageries royales, les Messageries générales ; les diligences de Paris à Clermont-Ferrand par la voie directe et par Bourges, de Paris à Roanne, de Paris à Saint-Etienne empruntent la route de Nevers à Moulins mais sans permettre le trafic entre les deux villes. La seconde est l'œuvre de compagnies de Nevers ou de Moulins ; les voitures acceptent même des voyageurs pour les localités traversées. Les pataches, meilleur marché mais plus lentes et surtout irrégulières, elles ne fonctionnent que de 90 à 270 jours par an, complètent le réseau de transport des voyageurs. Sur la route de Nevers à Moulins, ces

(18) ARBOS [159].

(19) Principaux trafics convergents vers Clermont-Ferrand : sel de Paimbœuf (4.000 T), Chanvre (2.000 T), Sucre (800 T), Huile de graines (400 T), Harengs en baril (225 T), Huile de poisson (200 T), Morue (150 T), Bois d'acajou et d'ébène (150 T), Tabac (60 T), Tissus de Rouen, Elbeuf et Louviers. Chandelles, pommes, pâtes d'Italie, fromage de Cantal et de Roquefort, quincaillerie de Thiers. D'après [44].

(20) [44].

(21) Aux désagréments du voyage d'hiver s'ajoutent les mobiles des déplacements des classes aisées : règlement des affaires dans les propriétés rurales pour la Saint-Martin, saison aux eaux.

derniers types de services occupent 32 entreprises possédant 59 voitures (22). Le nombre quotidien de places offertes est partout faible, et toutes ne sont pas occupées ; seules les malles-poste circulent au complet pouvant emmener de deux à quatre passagers (23).

Le trafic des marchandises comprend des services à la demande et des relations régulières (24). Un comptage du roulage ordinaire effectué en 1835 au pont de Nevers donne une idée de la composition et du volume des échanges de la première catégorie (Tableau p. 40-41) (25). Le trafic quotidien dépasse rarement 50 tonnes et s'abaisse, le 17 février, à 14,4 t. : sur les quatre-vingt-seize véhicules passant les trois premiers jours, vingt-trois seulement ont un chargement homogène ; il semble rare qu'une cargaison d'un même produit pour une même direction puisse être réunie, et il ne s'agissait que de tonnages bien modestes, de 1 à 3,5 tonnes suivant le type de voiture. Les origines et destinations montrent l'importance d'Orléans comme place de commerce et attestent ainsi sa fonction d'entrepôt. Enfin, la concurrence des voies d'eau, Loire et Allier, est beaucoup plus sensible pour le trafic vers l'aval ; aussi les échanges routiers sud-nord ne représentent que 36 % des mouvements sur le pont de Nevers contre 60 % dans l'autre sens et 4 % pour le trafic vers l'ouest. Le trafic global annuel de la section de route de Nevers à Moulins s'élèverait en 1845 à environ 84.000 tonnes (26) ; cent quarante trains de marchandises de 600 tonnes auraient suffi à l'acheminement de tout le trafic de la section. Il conviendrait d'ajouter à ces données le trafic sur l'Allier estimé alors à 8.000 tonnes (13 trains). Le volume des échanges est très faible, même sur une grande route, on imagine ce qu'il pouvait être sur les itinéraires secondaires.

* *

L'éclatement des formes traditionnelles du commerce et de l'industrie impose l'utilisation de moyens de transport puissants, réguliers et à bas prix. Hors des régions où il y a des voies d'eau de quelque importance, leur insuffisance est notoire. Les progrès scientifiques du XVIII^e siècle et leur application au début du XIX^e siècle permettent la naissance du chemin de fer ; son emploi résoudra les problèmes posés par la circulation. Le cabotage et les voies d'eau ne peuvent que rendre des services partiels ; le roulage, lui au contraire, intéresse le pays entier, mais les échanges qu'il assure sont trop réduits pour correspondre au rythme de développement de la production ; les techniques de circulation sont en retard par rapport à certaines techniques de produc-

(22) La circulation locale est aussi le fait des voitures à volonté, ancêtres des taxis : vingt-trois entreprises disposant de quarante-trois véhicules exercent ce commerce ; chaque voiture fait en moyenne 20 km par jour, à raison de 270 sorties annuelles.

(23) [85].

(24) Liste des relations régulières empruntant l'itinéraire avec indication du tonnage offert quotidiennement : Paris-Clermont-Ferrand (6,250 T), Paris-Moulins (1,850 T), Paris-Thiers (0,6 T), Paris-Saint-Etienne (1,200 T), Orléans-Lyon (2,500 T), Nevers-Lyon (1,250 T). D'après [85].

(25) [85].

(26) [85] Rapport CLARKE : service régulier : 11.000 T., service à la demande 13.000 T., service direct Paris-Lyon : 60.000 T.

tion. Brusquement, la solution est trouvée et les possibilités de transport deviennent favorables à l'essor de l'industrie : elles ouvrent toujours plus largement les débouchés, elles assurent progressivement l'unité commerciale du pays. Aussi la grande bourgeoisie, consciente du rôle que le chemin de fer peut jouer pour assurer son triomphe économique, favorise son succès et une grande fièvre de spéculation ferroviaire commence, qui doit durer une vingtaine d'années : l'équipement du pays est amorcé.

COMPTAGE DU ROULAGE ORDINAIRE AU PONT DE NEVERS (27)
(février 1835)

1^o — Relevé complet du 12 au 14 février :

Date	Origine	Destination	Marchandises	Moyen de transport	Poids
12/2	Orléans	Lyon	Divers	18 carrioles	21 600 K
	Nevers	Montluçon	Tôles d'Imphy	1 carriole	1 200
	Nevers	Montluçon	Tôles d'Imphy	1 six-pouces	3 500
	Nevers	Moulins	Divers	1 carriole	1 200
	Nevers	Moulins	Divers	1 quatre-pouces	2 500
	Orléans	Lyon	Divers	7 carrioles	8 400
	Nevers	Roanne	Divers	2 carrioles	2 400
	Orléans	Moulins	Divers	1 quatre-pouces	2 500
	Clermont	Paris	Divers	8 carrioles	9 600
13/2	Clermont	Paris	Esprit de vin	12 carrioles	2 400
	Rouen	Thizy	Balles de coton	3 carrioles	3 600
	Orléans	Lyon	Divers	1 carriole	1 200
	Orléans	Lyon	Divers	1 quatre-pouces	2 500
	Thizy	Orléans	Toiles	2 carrioles	2 400
14/2	Lyon	La Charité	Divers	2 carrioles	2 400
	Orléans	Lyon	Divers	10 carrioles	12 000
	Orléans	Lyon	Rouennerie		
			Huile	3 carrioles	3 600
			Droguerie		
	Nevers	Clermont	Tôleries	3 carrioles	3 600
			Épicerie		
	Orléans	Lyon	Rouennerie	2 cinq-pouces	6.000
			Droguerie		
	Lyon	Orléans	Acier	8 carrioles	9 600
			Quincaillerie		
			Soieries		
	Lyon	Nevers	Épicerie	1 carriole	1 200
			Eau-de-vie		
			Poëlerie		
	Lyon	Nevers	Épicerie	1 quatre-pouces	1 500
			Eau-de-vie		
			Poëlerie		
	Roanne	Nevers	Cotonnades	4 carrioles	2 500
			Ouate		
			Coton		
	Lyon	Nevers	Divers	1 carriole	1 200
	Lyon	Nevers	Divers	1 quatre-pouces	2 500
	Lyon	Nevers	Divers	1 cinq-pouces	3 000

2° — Relevé de quelques cargaisons caractéristiques par leur nature ou leur direction (période du 15 au 27 février) :

Date	Origine	Destination	Marchandises	Moyen de transport	Poids
20/2	Nevers	Lyon	Moulages	2 carrioles	2 400
	Nevers	Lyon	Haricots	4 carrioles	4 800
	Lyon	Nevers	Fromages	10 carrioles	12 000
			Savons		
22/2	Orléans	Roanne	Déchets		
	Angers	Lyon	de coton	1 carriole	1 200
			Huiles	1 six-pouces	3 500
23/2	Châteauroux	Roanne	Divers	1 quatre-pouces	2 500
24/2	Clermont	Nevers	Vins	4 carrioles	4 800
25/2	Terrenoire	Cosne	Fers	2 carrioles	2 400
27/2	St-Pourgain	Nevers	Vins	2 carrioles	2 400
	Lyon	Rouen	Garance	5 carrioles	6 000

DEUXIEME PARTIE

NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERRÉ

INTRODUCTION

Le siècle qui sépare la Révolution de 1830 du déclenchement de la crise de 1930 voit les progrès constants des transports ferroviaires : le réseau s'allonge, le trafic reste de tendance croissante, le rythme de progression étant parfois impressionnant. L'économie capitaliste, avec ses productions de masse, son besoin de conquête de marchés nouveaux à mesure que s'opère la concentration trouve dans le chemin de fer un outil remarquable. Les succès rapides du nouveau moyen de transport méritent une explication. La puissance des compagnies ferroviaires s'oppose à la faiblesse de la majeure partie des intérêts liés au roulage ; elle contribue à favoriser l'affirmation des qualités techniques du chemin de fer dont l'emploi permet de substantielles économies.

Les étapes caractéristiques du développement des voies ferrées peuvent être retracées dans le cadre de l'économie régionale ; nous reconnaissons des lignes correspondant aux principales phases du développement du réseau, à l'exception de courts tronçons, datant de l'époque héroïque où le rail restait généralement associé aux bassins houillers. Les progrès accomplis sont commandés par les conditions économiques : les idées directrices qui président à l'élaboration du réseau ferré se relaient dans l'esprit des bâtisseurs ; elles ont leurs répercussions sur les méthodes mêmes de la construction. Des lignes conçues sans plan d'ensemble et sans être destinées à répondre au trafic de transit permettront-elles l'établissement de liaisons suffisantes entre l'Ouest et l'Est ? Permettront-elles de créer un vaste arrière pays aux trois grands ports du littoral atlantique car tel est bien l'aspect géographique de la question des relations transversales très tôt posée devant l'opinion publique ?

Le développement des voies ferrées a des répercussions inévitables sur le rôle des autres moyens de transport. Les rapports qui s'établissent à un moment donné servent de point de départ aux transformations qui conduisent aux aspects actuels de l'économie des transports.

Chapitre Premier

RAPIDES SUCCÈS DES CHEMINS DE FER ET PRINCIPALES ÉTAPES DE LEUR DÉVELOPPEMENT

Le développement du réseau ferré permet en quelques années au chemin de fer d'assurer l'essentiel des échanges. Cette brusque conquête du trafic s'explique par les qualités techniques du nouveau mode de transport, par les avantages que son utilisation confère au point de vue de la durée, de la régularité, et du prix. Elle a aussi son origine dans l'organisation même des entreprises ferroviaires : elle leur a assuré une force particulière vis-à-vis du roulage.

I — *LA STRUCTURE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET SON ÉVOLUTION.*

L'étude de la formation du réseau, même limitée au cadre régional, révèle l'ampleur de la concentration qui s'opère dans l'exploitation ferroviaire. Les changements de structure aident à comprendre les étapes de la construction des lignes. Des progrès lents et anarchiques permettent d'abord l'établissement de tronçons épars, liés souvent aux bassins houillers. Mais bientôt une législation rigide préside à l'extension du réseau. La France passe en quelques années du stade des entreprises ferroviaires multiples aux grandes compagnies à monopole ; les premières sont conçues dans le cadre d'une économie aux horizons limités que le nouveau moyen de transport fait éclater ; seules les secondes s'avèrent capables de doter le pays d'un réseau permettant l'essor des formes naissantes de la vie industrielle et commerciale.

1° La propagande pour justifier le monopole des compagnies.

La bourgeoisie d'affaires s'attache aux progrès des chemins de fer pour le développement rapide et harmonieux de ses activités, et aussi pour les sources nouvelles de profit que lui ouvre leur exploitation. Le contrôle qu'elle exerce sur l'Etat lui permet de faire adopter une législation qui lui soit en tous points favorable : construction des iti-

nières les plus nécessaires aux échanges industriels et commerciaux en négligeant les intérêts purement agricoles, mesures plaçant les capitaux investis dans les chemins de fer dans une position privilégiée (garantie d'intérêt, concession à monopole).

L'état d'esprit des bâtisseurs hantés par la nécessité de la concentration ressort nettement d'une multitude d'interventions parlementaires, et de nombreux rapports aux conseils d'administration (1). La croissance tentaculaire de la compagnie de Paris à Orléans illustre parfaitement leurs affirmations.

Ainsi le chemin de fer peut être retenu comme un exemple pour les autres branches de l'activité économique. Des sa naissance, ses liens avec l'Etat sont étroits. Aussi, est-ce à propos des « grandes compagnies » que l'opinion publique saisit la sujétion de l'Etat aux dirigeants des entreprises capitalistes : leur existence provoque les premiers débats parlementaires traduisant la méfiance populaire à l'égard des formations industrielles. Depuis l'époque où le système de la garantie d'intérêt est trouvé, assurant aux capitaux engagés un rapport supérieur à celui qui était obtenu dans les autres pays (2), jusqu'à la création de la S.N.C.F., qui marque une étape nouvelle «... du renforcement de l'action de l'Etat dans l'exploitation du Chemin de fer... » (3), les concessionnaires ont toujours pu compter sur l'appui gouvernemental. Il leur a permis de surmonter les crises les plus graves : les principales étapes de l'histoire des chemins de fer français correspondent en fait à un nouveau pas sur la voie de la concentration ; elles sont liées aux phases successives des relations des compagnies et de l'Etat : 1842, 1859, 1883, 1921, 1938. Une étude toute particulière mérite d'être consacrée à ce sujet ; elle nous écarterait trop de nos préoccupations immédiates pour pouvoir être présentée ici.

2^e Premières extensions du réseau d'Orléans :

Les administrateurs de la compagnie de Paris à Orléans sont gens entreprenants ; les agrandissements de leur concession initiale intéressent toute la région qui forme le cadre de notre étude ; un vaste domaine est acquis. M. Blanchard assimile cette progression commune à

(1) « ... les chemins de fer ne diffèrent de nos voies de communications ordinaires que parce qu'ils ne peuvent être exploités qu'en monopole. » [13] Discours d'un député de la Charente-Inférieure, 1844.

« ... Le morcellement des compagnies c'est, si l'on peut parler ainsi, l'enfance de l'industrie des transports. A mesure que cette industrie se développe et s'étend, elle doit tendre à l'unité. L'unité est la condition nécessaire de toutes les institutions appelées à durer. Il était digne de la vigoureuse intelligence qui avait su ramener l'unité dans le gouvernement de comprendre l'importance que pouvait avoir l'application du même principe à l'industrie. Nous aidons le gouvernement à faire pour de nouveaux intérêts, de nouvelles populations des bienfaits de l'unité » [2]. Lettre du 22 mars 1862 destinée à justifier la fusion des chemins de fer vers l'Angleterre et la Belgique. — Voir aussi [10], rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires des chemins de fer du Centre le 21 avril 1862.

[2] Le taux de rapport des capitaux engagés est en 1877 de 2,7 % en Italie, 3,2 % en Belgique, 4,3 % en Suisse, 4,5 % en Angleterre contre 6 % en France. DE FOVILLE [209].

(3) BOURGEOIS [293].

tous les réseaux puissants aux accroissements territoriaux des grands féodaux (4). Le conseil d'administration du P.O. multiplie les intrigues pour avoir un droit de regard dans les sociétés nouvelles chargées d'exploiter les prolongements prévus au départ d'Orléans. L'Etat répond bien vite aux désirs et aux manœuvres des représentants des compagnies les plus fortes. Le 18 mars 1852, un traité de cession est signé : la compagnie du Chemin de fer du Centre abandonne à celle du P. O. le bail d'exploitation des différentes sections composant sa concession avec tous les droits et avantages, toutes les obligations et les charges (5). Le P.O. assure ainsi le service jusqu'à Châteauroux et jusqu'au Bec d'Allier. Toute une série de traités analogues est alors conclue. Le décret du 27 mars 1852 approuve les conventions passées antérieurement ; il précise qu'outre le Chemin de fer du Centre, l'Orléans se voit accorder la concession des compagnies d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes et des lignes nouvelles, de Châteauroux à Limoges, du Bec d'Allier à Clermont-Ferrand avec embranchement à Saint-Germain-des-Fossés sur Roanne, de Poitiers à La Rochelle et Rochefort (6). Ces traités règlent les rivalités entre réseaux ; ce sont des accords mis sur le papier après entente des administrateurs plus que des arbitrages, au sens précis du mot, des représentants de l'Etat.

L'Orléans obtient un accroissement énorme de ses droits, notamment des lignes productives : les liaisons de Paris avec les trois grands ports de l'Atlantique, également une relation approchant de Lyon. La compagnie de Paris à Lyon accepte des positions si avantageuses pour sa rivale moyennant des garanties pour elle-même ; la compagnie d'Orléans ne pourra jamais se joindre à aucune des deux compagnies de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille ; c'est interdire à l'Orléans de gagner le grand port de la Méditerranée. Au contraire, la compagnie de Paris à Lyon se voit autoriser, par annulation d'accords antérieurs, à fusionner avec celle de Lyon à Avignon ; elle peut même absorber la compagnie d'Avignon à Marseille et toutes lignes affluentes (7). Les intentions de l'accord sont nettes : elles règlent le problème des relations de Paris avec quatre importants ports français ; elles esquissent déjà, ou tout au moins favorisent, la réalisation d'un découpage de vastes territoires entre deux importantes compagnies. Les conventions de 1859 ne feront qu'officialiser le partage.

3° Le partage du Grand-Central (8).

Une étape importante du renforcement du réseau d'Orléans est la liquidation du Grand-Central ; l'opération peut être regardée comme un des exemples les plus remarquables de la rapidité avec laquelle les monopoles se constituent dans le domaine des chemins de fer. Le partage a des répercussions sur l'organisation même des relations de Paris avec l'Auvergne, le Stéphanois et le Lyonnais, et plus encore sur celles de l'Atlantique vers l'Est.

(4) BLANCHARD [245].

(5) [15].

(6) [16].

(7) [16].

(8) Nous traitons ici les données générales relatives à cette compagnie ; nous reprenons plus loin l'étude des divers projets de relations Lyon-Océan.

La construction ferroviaire dans le Massif Central se confond à ses débuts avec l'histoire même de la compagnie du Grand-Central qui dispose de solides appuis financiers et politiques ; sa situation est florissante. Le groupe Péreire (Société Générale de Crédit Mobilier) passe avec elle un traité, le 12 mai 1853, qui lie étroitement les deux entreprises ; le 13 octobre de la même année, la banque souscrit un emprunt de 30.000.000 émis par la compagnie de chemins de fer (9). La compagnie est conçue pour établir des relations transversales ; les premiers projets, assez confus semble-t-il, portent sur la construction de deux lignes Bordeaux-Lyon, l'une par Aurillac et l'autre par Montluçon ; seule la première devait être intégrée à la concession du Grand-Central qui s'étend à quinze départements (10). Dès 1855, en effet, la compagnie s'engage à se désintéresser de toute voie établie par Limoges et Montluçon. L'Orléans se garantit ainsi contre une ligne étrangère à ses intérêts dans le nord du Massif Central ; il est vrai qu'en échange le P. O. abandonne la concession des chemins de fer de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand (11) et accepte que le Grand-Central absorbe la compagnie de Montluçon à Moulins. Ces accords sont préliminaires à la réalisation d'un grand projet que le réseau d'Orléans tient à faire aboutir : le contrôle d'une liaison Paris-Lyon. Il paraît désormais impossible de l'obtenir seul, mais les administrateurs comptaient sur la formation d'un syndicat de compagnies où ils exerceraient une influence prépondérante. Les conventions de janvier-février et avril 1855, approuvées par un décret impérial du 7 avril, sont les bases législatives des accords entre sociétés : les trois compagnies (Orléans, Grand-Central, Paris à Lyon) constituent une entreprise pour réaliser la jonction de Paris à Lyon par le Bourbonnais. La compagnie de l'Orléans obtient des autres que, jusqu'à l'achèvement de la construction de la ligne Roanne-Tarare-Lyon, les taxes par la Bourgogne et par l'itinéraire le plus long par Bourges et Saint-Etienne soient les mêmes pour les marchandises se rendant de Paris à Lyon (12).

Les ventes de concessions représentent des spéculations recherchées. En 1856, le Grand-Central est disposé à céder ses droits sur les deux lignes productives de Limoges à Périgueux et Périgueux à Coutras. L'Orléans accepte de procéder au rachat, s'assurant contre tous risques de concurrence de Bordeaux vers Paris et le Centre. Le comité consultatif des chemins de fer s'oppose à ce projet ; on met en avant le risque d'affaiblir le rendement du Réseau Central, d'abaisser ainsi le rapport pour les capitaux engagés au-dessous du minimum prévu, et de provoquer un appel au Trésor pour assurer la garantie d'intérêt (13). Ces arguments sont valables, mais nul doute que certains membres du comité veuillent aussi limiter les ambitions d'un concurrent jugé trop actif qui devait d'ailleurs prendre une revanche éclatante quelques mois plus tard.

La crise de 1857 devait être fatale au Grand-Central : l'entreprise

(9) [17].

(10) GIRARD [175] p. 125-132 et 172-186.

(11) [18].

(12) [18].

(13) [17].

était-elle téméraire pour la technique du moment, comme on l'a souvent avancé ? Les investissements nécessaires aux lignes de montagne dépassaient-ils les possibilités de rapport ? Cela n'est pas certain. On doit noter que la compagnie a plus recherché l'octroi des concessions et leur vente, les combinaisons financières, que la construction et l'exploitation rapide de voies ferrées : dans ces conditions, l'échafaudage ne pouvait être que fragile et les grandioses projets des dernières années d'unir Paris aux Pyrénées et à l'Espagne en s'insinuant entre les voies de compagnies déjà fortes, ne sont vite apparus que comme matière à spéculations nouvelles. Les conceptions particulières des dirigeants du Grand-Central expliquent beaucoup mieux leur échec que le caractère montagneux de certaines lignes de leur concession. L'état d'avancement des travaux au 1^{er} janvier 1857 éclaire la liquidation qui devait intervenir quelques mois plus tard !

POURCENTAGE DES LIGNES EXPLOITEES
PAR RAPPORT AUX LIGNES CONCEDEES
au 1^{er} janvier 1857 (14)

Compagnies	Pourcentage	Kilomètre total des lignes concédées	Kilomètre exploité	Compagnies	Pourcentage	Kilomètre total des lignes concédées	Kilomètre exploité
Lyon à la Méditerranée	88 %	619	550	Paris à Lyon	66 %	987	655
Midi	87 %	821	715	Est	61 %	1788	1107
Nord	81 %	978	793	Grand-Central	10 %	1230	125
Orléans	70 %	1745	1223	Moyenne pour 19 compagnies en France (15)	57 %	11250	6500

Les biens du réseau déchu sont partagés entre les compagnies de l'Orléans et de Paris à Lyon par les traités et conventions du 11 avril 1857. Le Grand-Central cède à l'Orléans une part considérable de sa concession, dont quelques lignes construites (fig. 3) ; en outre, il lui abandonne ses droits éventuels sur certaines lignes, les forges, mines et ateliers de la régie d'Aubin (27), 72.000.000 de francs représentant

(14) [3].

(15) Les dix-neuf compagnies citées dans le rapport Rouher sont, outre celles figurant au tableau, les compagnies des Ardennes, de l'Ouest, de Paris à Lyon par le Bourbonnais, de Lyon à Genève, de Saint-Rambert à Grenoble, de Paris à Orsay, d'Anzin à Somain, de Hautmont à la frontière belge, de Bessèges à Alais, de Graissessac à Béziers, de Carmaux à Albi, de la Ceinture.

(27) Cette clause de l'accord entre les compagnies n'a pas été entérinée par le Ministère et les forges, mines et atelier d'Aubin ne sont pas devenues la propriété du réseau de l'Orléans.

Fig. 3 - Le partage du Grand-Central
et les progrès de l'Orléans



Le réseau d'Orléans atteint dès ce moment les limites de son extension, telles qu'elles subsistent jusqu'à la fusion avec le réseau du Midi en 1932.

1 : Lignes exploitées par l'Orléans. — 2 : Lignes et concessions héritées du Grand-Central. — 3 : Nouvelles lignes concédées à l'Orléans. — 4 : Nouvelles lignes concédées à l'Orléans sous condition de reconnaissance d'utilité publique.
— Ag : Agen — Al : Albi — A : Angers — Ar : Arvant — L : Limoges — M : Montargis — Mo : Montauban — Mt : Montluçon — Ms : Moulins — N : Napoléon - Vendée — Ni : Niort — P : Paris — T : Toulouse.

la subvention accordée par l'Etat au Grand-Central (16). La part de la compagnie de Paris à Lyon est plus réduite d'apparence, mais cette dernière obtient les droits du Grand-Central dans la compagnie du Bourbonnais et par là s'assure l'exclusivité des relations de Paris à Lyon, Marseille, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand sans risque de concurrence. Pour obtenir la cession, même avec indemnité de la part détenue encore par l'Orléans, on conçoit que les dirigeants de la compagnie de Paris à Lyon ne se soient pas montrés trop exigeants pour le reste de la succession du Grand-Central et qu'ils aient laissé quelques satisfactions à ceux de l'Orléans. Ces conventions sont approuvées par le Ministre des Travaux Publics ; elles portent en outre concession de toute une série de lignes nouvelles que la compagnie d'Orléans obtient, compensation qu'elle estimait due pour sa participation à la disparition de sa rivale malheureuse.

Ce même 11 avril 1857, les deux compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée s'unissent pour former le P.L.M. ; la nouvelle compagnie contrôle, comme nous venons de l'indiquer, la ligne du Bourbonnais. Cette journée du 11 avril peut à juste titre être considérée comme décisive pour le partage territorial de la France du Centre, et aussi comme date de formation des monopoles (17).

II — LES QUALITÉS FONDAMENTALES DU TRANSPORT PAR VOIE FERREE.

Capacité de transport accrue, vitesse augmentée, régularité des livraisons, telles sont les qualités qui s'imposent à première vue. Mais en outre ces améliorations s'accompagnent d'une réduction sensible du prix. Dans les quarante années qui précèdent l'apparition du chemin de fer, le roulage et la diligence baissent considérablement leurs tarifs, soumis d'ailleurs à de fortes modifications saisonnières. L'inégalité de prix suivant les clients empruntant les mêmes véhicules dans les mêmes conditions de confort nous surprend davantage (18). En ce qui concerne les marchandises, le terme de tarification ne saurait s'appliquer aux règles variables qui déterminent les tarifs de transport : il subsiste des variations saisonnières, des variations régionales et des variations propres au client. Héritage normal d'un état de fait antérieur, ces habitudes ne conviennent plus à la situation nouvelle et freinent l'essor des échanges et de la production ; en effet, si on pouvait concevoir cette diversité à une époque de vie commerciale fractionnée en multiples marchés, l'uniformité des tarifs de transport s'impose au moment où une production de masse conduit chaque entreprise à élargir en même temps le cadre de recherche de ses matières premières et celui de ses débouchés. Aussi, c'est sans doute là qu'on doit chercher l'origine d'une clause générale du cahier des charges imposé à

(16) Les compagnies de Paris à Lyon et Lyon à la Méditerranée réunies recevaient le reste de la liquidation, leur part de la subvention accordée au Grand-Central ne représentait que 6.000.000 de francs.

(17) Pour la documentation relative à la liquidation du Grand-Central, voir [19].

(18) CAVAILLES [164] p. 266-268.

toutes les compagnies ferroviaires qui proscrivait les tarifs préférentiels aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Des exemples locaux permettent d'évaluer les économies à attendre de l'emploi du chemin de fer.

Le trafic des voyageurs, devenu par excellence le créateur du déficit des compagnies ferroviaires, représente à l'origine de l'exploitation une part majeure des recettes : 53 % en 1849 sur les chemins de fer d'Orléans et du Centre. La baisse des prix est telle qu'elle peut conduire à une multiplication des voyages pour certains, tandis que l'utilisation d'un moyen de transport devient brusquement accessible à ceux qui n'y pouvaient songer auparavant. Les enquêtes préliminaires à la construction du chemin de fer du Centre permettent d'évaluer l'importance des réductions permises par l'utilisation du train. La baisse des prix de transport est considérable (19). Le tarif de troisième classe, 0,05 F, permet d'attirer les voyageurs empruntant des pataches qui accomplissent alors la route en douze heures ; les plus aisés des piétons à qui il fallait deux jours peuvent eux aussi prendre le train.

Pour le développement général de l'économie, la baisse des prix de transport des marchandises revêt une autre importance. La comparaison entre les prix du roulage de Vierzon à Orléans en 1844 et les prix par voie ferrée, évalués sur le même trajet d'après les tarifs en vigueur sur les Chemins de fer d'Orléans (20), souligne l'ampleur des écono-

Nature de la circulation sur route	Economie de transport de 1 Tonne sur 80 km			Economie de temps		
	Route	Rail	Economie	Route	Rail	Economie
Roulage ordinaire	20 F	12,8 F	7,2 F (36 %)	60 H	4 H	56 H (93 %)
Roulage accéléré	30	15	15 (50 %)	24	4	20 H (83 %)
Messageries	80	32	48 (60 %)	8	2	5 H (68 %)

mies possibles. L'avantage est d'autant plus marqué que la valeur de la marchandise est plus grande ; par contre, le gain de temps est d'autant plus sensible que la marchandise est pondéreuse. On note un resserrement de l'éventail des tarifs : de un à quatre par la route, il n'est pas de un à trois par la voie ferrée ; la différence de durée se réduit

(19) Prix sur le parcours Orléans-Vierzon :

Route	Prix au Km	Parcours entier	Durée	Rail	Prix au Km	Parcours entier	Durée
Malle Poste Ronde de la diligence	0,17½ F	14 F		1° cl.	0,10 F	10 F	2 h. ½
	0,15 F	9,60 F	8 h.	2° cl.	0,07 F	3,60 F	2 h. ½

(20) [12]. Lettre de Casimir Lecomte.

plus encore : de presque un à huit, elle est moins du simple au double. Ce tableau fournit des indications de valeur générale sur les résultats de l'utilisation du chemin de fer pour la vie économique. Une analyse locale permet de préciser la question. Quels avantages peut-on attendre de l'extension du réseau ferré pour le ravitaillement d'usines du Limousin vers 1860 ? Le transport du kaolin de Saint-Yrieix à Limoges revient en 1862 à 12 francs la tonne (0,25 F du kilomètre) ; le roulage présente les avantages du camion aujourd'hui : il évite les transports terminaux. L'acheminement par wagon permet d'entrevoir une diminution substantielle de la dépense, malgré les frais de camionnage des carrières à la gare (3 F par tonne) et de la gare à l'usine (2 F) ; en effet, le tarif ferroviaire est de 0,08 F par tonne-kilomètre, soit 3,68 F ; l'économie totale à attendre s'élève à 3,32 F (21).

La supériorité de la technique nouvelle sur le roulage s'affirme avec force ; outre son intérêt financier, elle permet un acheminement permanent des marchandises, et dans un délai prévu. Ainsi, les usines sont assurées de leur ravitaillement et les famines de charbon ou de minerai seront exceptionnelles.

III — FAIBLESSE DES RÉACTIONS DES CONCURRENTS DU CHEMIN DE FER.

L'extension rapide des voies ferrées représente une menace évidente pour l'activité des autres transporteurs. Si les qualités propres à la navigation intérieure semblent lui réserver encore de belles perspectives, le roulage lointain apparaît condamné. Il est remarquable de constater que le développement du chemin de fer se réalise sans rencontrer d'obstacles vraiment importants ; les rouliers ont, certes, multiplié les protestations et les récriminations ; ils n'ont éveillé aucun écho influent dans les milieux de l'industrie et de la politique. Partout où le rail arrive, on assiste à l'effondrement des activités traditionnelles du roulage ; la supériorité technique du chemin de fer est écrasante ; elle explique son succès dans une large mesure, mais il nous semble que la rapidité de substitution d'une technique à l'autre, dès qu'elles entrent en concurrence directe, est due pour une part à la différence de leur organisation. M. Blanchard a décrit la dispersion du roulage élémentaire ; il note que l'organisation systématique du roulage, la concentration de cette industrie, sont postérieures à l'Empire (22) ; malgré ces transformations, la structure des entreprises routières n'est pas comparable à celle des compagnies ferroviaires.

La bourgeoisie industrielle, soucieuse de l'extension du réseau ferré, influence avec continuité la politique gouvernementale ; les réticences locales et épisodiques sont rapidement vaincues. L'asphyxie d'une forme de l'activité routière s'étend à mesure que grandit le réseau des chemins de fer. Les petits et les moyens entrepreneurs se rabattent sur les itinéraires que provisoirement le rail n'a pas conquis. Les adminis-

(21) [74]. On trouverait d'autres exemples dans l'étude du commerce entre Limoges et Saint-Léonard [73] et celle des échanges riverains de la Loire (roulage 0,42 F, rail 0,16 F), d'après [325].

(22) BLANCHARD [242].

trateurs des grandes entreprises ont déjà des intérêts dans les compagnies ferroviaires (23). Aussi les représentants les plus influents du roulage sont par avance indifférents à son sort ; ils n'agissent pas auprès des instances gouvernementales et dans ces conditions aucune législation de défense n'avait de chance d'intervenir.

Un concurrent plus redoutable menace le réseau ferré naissant : la navigation intérieure est développée à l'extrême, dès qu'en existe la possibilité. Les contemporains croient souvent à un partage de trafic qui réserverait les produits lourds à la voie d'eau ; leur langage n'est pas sans analogie avec celui des défenseurs actuels des transports routiers à l'égard du rail ; telle est l'ironie de l'évolution technique !

« Les marchandises lourdes, encombrantes, et qui ne sont pas pressées d'arriver, préféreront toujours les canaux qui les transporteront à des prix auxquels aucune autre voie ne saurait descendre. Aux chemins de fer les marchandises précieuses, celles qui craignent la fraude, celles qui doivent arriver vite, celles qui consomment en route ; à eux surtout les personnes, à eux le privilège de la permanence et de la vitesse... » (24).

Les exploitants comptent bien s'emparer du trafic des pondéreux ; dans la région étudiée, la Loire et le canal de Berry représentent les seuls concurrents sérieux, et encore ce dernier s'avère-t-il très vite insuffisant : dès 1855, des industriels de Montluçon le jugent incapable d'assurer plus des deux tiers des besoins de la ville (matières premières, produits fabriqués, ravitaillement, vente des houillères proches). Le chemin de fer ne peut se satisfaire de jouer les utilités et d'acheminer ce que la voie d'eau ne transporte pas ; il veut lui arracher une partie de son activité.

En fait, aucune force n'est susceptible d'une opposition efficace aux entreprises des compagnies ; nous ne parlons même pas des misérables rouliers ou des paysans qui mettent leur charroi au service du transport pendant l'hiver, nous pensons aux défenseurs d'intérêts économiques locaux ou provinciaux qui associent souvent leur fortune à celle de la voie d'eau par méfiance à l'égard des compagnies, et qui n'ont aucune conscience de l'éclatement des cadres économiques régionaux que le chemin de fer allait provoquer. Les grandes compagnies ne représentent pas qu'elles-mêmes ; elles sont aussi l'expression de l'activité des forces bancaires qui les soutiennent et qui prétendent au contrôle de toute l'économie nationale ; elles imposent leurs vues parce qu'avec le rail l'influence de la grande industrie se développe plus rapidement. La construction ferroviaire signifie des commandes massives à la sidérurgie, aux bâtiments ; elle favorise de nouveaux investissements productifs ; comment n'aurait-elle pas bénéficié des plus importants appuis ?

(23) Casimir Lecomte, concessionnaire du chemin de fer de Paris à Orléans, fondateur des Chemins de fer du Centre, est administrateur des Messageries royales. Trois administrateurs de la Société anonyme du Chemin de fer de Tours à Nantes sont administrateurs de sociétés routières : Baignières et Lacroix Saint-Pierre (Messageries Royales), Dotézac (Messageries Do'ézac). D'après [12], [79] et [164].

(24) [82].

Ainsi cette opposition de structure, cette différence dans la capacité de mobilisation des intérêts économiques interviennent comme des facteurs importants du succès du chemin de fer face à ses concurrents.

* * *

Le réseau ferré s'élabore en quatre vingt quatre ans dans le Centre et le Centre-Ouest de la France (25). Les conceptions économiques qui président à son développement évoluent, comme le montre la documentation exceptionnellement riche rassemblée au cours des enquêtes faites sur chaque ligne (26).

Seules les marchandises prometteuses d'alimenter des trafics puissants sont l'objet d'une attention particulière : les bestiaux et surtout la houille dont la diffusion doit permettre un essor industriel généralisé, source de nouveaux échanges. Le lien du rail et du charbon, si sensible dans les premières années de la construction ferroviaire, reste comme une marque de naissance difficile à effacer ; des enquêtes tardives continuent, sans justification, à faire du transport de la houille le rôle premier de la voie envisagée.

L'équipement du pays est en voie de réalisation, cependant le chemin de fer laisse de côté de vastes régions agricoles dont l'isolement constitue bientôt un frein à l'essor des activités commerciales. Le plan Freycinet dote ces ensembles du réseau de transport qui allait favoriser à leur évolution économique.

Progressivement aussi, des solutions sont apportées à l'organisation des relations transversales ; l'échelle de nos préoccupations change, nous ne cherchons plus à saisir des relations régionales ou locales ; la circulation générale se manifeste en révélant les rapports entre les trafics portuaires et les échanges Ouest-Est à travers la France Centrale.

(25) Ouverture de la ligne Vierzon-Forges-Bourges (20 juillet 1847), Montluçon-Gouttières (15 mai 1931).

(26) La documentation permettait de présenter une étude par ligne ; cette méthode conduirait à un exposé chronologique et aurait nui à l'analyse des faits généraux.

Deuxième Chapitre

DEUX MARCHANDISES GÉNÉRATRICES DE GRAND TRAFIC : LA HOUILLE ET LE BÉTAIL

Les enquêtes préliminaires à la construction des voies ferrées évaluent les trafics probables ; toutes réservent à la houille et au bétail une place de choix.

Le rôle du charbon est décisif dans l'élaboration du réseau qui présente encore les traces des lignes construites pour son transport ; l'importance des tonnages en jeu, l'égalisation des prix qui en découle avec ses conséquences pour l'industrialisation du pays justifient qu'on y consacre les premières pages de cette étude.

La viande est le seul élément de l'alimentation humaine à déterminer de véritables courants de trafic à grande distance. Il n'est pas étonnant que l'acheminement du bétail par rail ait fait naître des espérances de mouvements puissants, qu'il ait provoqué une étude approfondie des parcours suivis. Les autres denrées de consommation n'ont pas retenu l'attention au même degré.

I — LA HOUILLE ET LE TRACE DES VOIES FERREES.

C'est un lieu commun de rappeler la localisation des premières constructions en fonction des besoins de circulation de la houille. Mais la liaison étroite entre rail et charbon se manifeste aussi dans les tentatives des compagnies houillères d'exploiter des voies ferrées : sa permanence est soulignée par l'intérêt des réseaux pour tous les problèmes du transport des houilles.

1° *Les compagnies houillères et l'exploitation ferroviaire.*

A plusieurs reprises, les compagnies minières tentent de créer elles-mêmes une voie ferrée qu'elles destinent aussi bien au transport des houilles qu'à celui des hommes et des produits variés. Cette forme primitive de l'intégration industrielle se manifeste plusieurs fois sans succès dans le cadre régional qui nous intéresse.

La compagnie des houillères de Champagnac demande la concession d'un chemin de fer de petite section de 114 kilomètres, pour conduire sa production jusqu'à Saint-Denis-près-Martel. Cette demande intervient alors que les travaux sur la ligne de Clermont-Ferrand à Tulle, avec un embranchement sur Vendes, destiné à desservir les mines, ont commencé. Or, la compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle n'a accepté les conditions du traité que parce qu'elle comptait sur le transport des houilles de Champagnac. Elle proteste auprès de l'Etat pour que celui-ci interdise une véritable exploitation ferroviaire à une compagnie houillère ; elle propose que la compagnie minière se raccorde à Vendes par un embranchement industriel ou alors que l'Etat, suivant la procédure normale, mette en adjudication une nouvelle ligne d'intérêt public à grande section, suivant le tracé Champagnac - Saint-Denis-près-Martel. La compagnie houillère ne pourra pas finalement réaliser ce projet (1).

2° Les compagnies ferroviaires au service du transport de la houille.

C'est surtout par le tonnage à transporter que la houille intervient pour attirer la voie ferrée. A l'époque où la presque totalité de l'énergie industrielle va être tirée de ce combustible, toutes les enquêtes soulignent l'importance de la conduire vite à son lieu de consommation en employant l'itinéraire le plus court possible. La nécessité d'affranchir l'industrie française de sa subordination aux houilles étrangères est aussi une idée qu'on trouve constamment exprimée.

a) La ligne Tours-Gannat et la concurrence des houillères anglaises.

Un mémoire de 1859 sur le chemin de jonction de Tours à Gannat souligne l'importance de ces problèmes (2). L'auteur expose les difficultés rencontrées par les départements non producteurs pour le développement de leur activité industrielle : le prix des houilles varie considérablement, vu la médiocrité des moyens de circulation. Un exemple saisissant de l'avantage que représente le lien ferroviaire est cité par le Journal de Montluçon en 1867 (3) ; le prix de transport d'un hectolitre de charbon est plus élevé de Montluçon à Saint-Désiré (une trentaine de kilomètres) que de Montluçon à Paris ! On com-

Département	Prix de la tonne de houille	Force en chevaux fournie par les machines à vapeur
Allier (13 houillères)	7,80 F	1 481
Cher	25,50 F	537
Indre	40,98 F	106
Indre-et-Loire	47,22 F	107

(1) [66]. Exemple analogue pour les tentatives d'exploitation d'une ligne Commen-try-Gannat par la Société des Mines de Commentry. Voir [54].

(2) Mémoire MAUGUIN [29].

(3) [51].

prend alors que les possibilités d'industrialisation soient liées à la présence proche de combustibles. La variation du cours de la tonne de houille, en fonction de l'éloignement des houillères, détermine une grande différence d'équipement en machines à vapeur dont la force en chevaux est inversement proportionnelle au prix de la houille. Le rôle de la voie ferrée doit être d'uniformiser les cours en plaçant dans des conditions équivalentes de développement industriel chaque région du territoire national.

Les houilles étrangères pénètrent en quantités croissantes en France.

IMPORTATION TOTALE DES HOUILLES EN FRANCE

1850 :	2.833.260	Tonnes
1851 :	2.962.580	—
1852 :	3.095.960	—
1858 :	4.000.000	— (évaluation inférieure à la réalité).

L'intérêt national et celui des dirigeants des houillères françaises exigent que le charbon anglais soit refoulé de l'intérieur et efficacement combattu dans les départements côtiers ; l'abaissement des prix de transport doit permettre de triompher dans cette bataille économique ; les houillères du Massif Central apparaissent comme la grande source de combustibles. La ligne projetée de Tours à Gannat répond aux besoins du trafic des charbons de la Loire, du Creusot, de l'Allier, de la Creuse et du Puy-de-Dôme vers l'Ouest et le Centre-Ouest. A Tours, s'esquisse déjà le nœud ferroviaire actuel permettant une facile répartition des produits miniers vers les zones de plus intense concurrence anglaise. Les constructeurs attendent un trafic de 42.259.690 tonnes-kilomètres. Les départements de réception, au nombre de vingt-deux, consomment inégalement des houilles anglaises : entre ceux de l'intérieur qui n'utilisent que des produits français, et ceux du littoral ravitaillés uniquement en combustibles anglais, on trouve une zone où s'affrontent les deux productions. La part des importations dans la consommation varie de 83 % dans l'Ille-et-Vilaine à 1,9 % dans la Mayenne (fig. 4). La distance à parcourir sur terre intervient comme élément déterminant de cette répartition, qu'il s'agisse du chemin depuis la mine pour la houille de France ou depuis le port de débarquement pour celle provenant d'Angleterre.

Le tracé de la transversale aboutissant à Tours est l'objet de luttes très vives entre les représentants des vallées de l'Indre et du Cher ; chaque groupe présente son projet comme le plus favorable à l'élimination des houilles anglaises du marché français ; chaque kilomètre gagné correspond à une économie de quatre centimes par tonne de houille. La recherche de l'itinéraire réellement le plus court est sans conséquence aujourd'hui. L'important est de retenir la place que tient le trafic des houilles dans de telles études et de noter que c'est en sa faveur qu'on semble se placer pour faire triompher des intérêts bien limités.



Fig. 4 - Consommation de houille anglaise dans le centre et l'ouest de la France en 1858

Pourcentage des houilles anglaises sur le total de la consommation départementale : 1 : 100 % — 2 : 76 à 99 % — 3 : 60 à 75 % — 4 : 30 à 59 % — 5 : 10 à 29 % — 6 : moins de 10 % — 7 : 0 % (les houilles consommées sont uniquement d'origine française) — 8 : Limite des départements.

b) La ligne Montluçon-Limoges et la défense des intérêts locaux.

Les discussions relatives au tracé de la ligne de Limoges à Montluçon et Gannat opposent les partisans de la desserte de Guéret à ceux du passage par les bassins houillers. Ces derniers montrent combien la production de Bosmoreau, Ahun, Saint-Eloy et Commentry apporterait de trafic à la voie ferrée, d'aide au développement économique du Sud-Ouest et de la partie la plus riche du Puy-de-Dôme. L'autre tracé passe au nord des houillères, laissant Bosmoreau à 13 kilomètres, Bourgneuf à 19, permettant de desservir Ahun par un long raccord de 11 kilomètres, et négligeant enfin Saint-Eloy. Pour satisfaire les intérêts de Guéret, qui ne réunit pas 4.000 habitants, on négligerait des courants de trafic importants. Un député du Puy-de-Dôme souligne la nécessité de desservir les mines, surtout dans les perspectives économiques favorisant la pénétration des houilles anglaises sur le marché français :

« Depuis le décret du 19 juin 1857 qui donne lieu au débat précédent, de grands événements économiques se sont accomplis ; le traité de commerce avec l'Angleterre a fait entrer notre industrie dans une voie nouvelle, l'a mise en présence d'une concurrence aussi redoutable qu'inattendue, a ouvert notre marché aux houilles anglaises. Pour que nous ne succombions pas dans cette lutte, pour que nos industries résistent et progressent, que nos houillères se développent au lieu de périr, il faut par tous les

« moyens favoriser le développement et l'écoulement de leurs produits, car la prospérité de nos houillères, c'est aussi celle de toutes nos autres industries. Comment, devant ces besoins impérieux nés d'une situation nouvelle, l'incertitude serait-elle possible entre le tracé houiller et industriel au premier chef... et celui qui affecte de s'éloigner de tous les bassins houillers, les centres industriels de la région traversée pour desservir exclusivement une petite agrégation de fonctionnaires ou de rentiers dont toute l'importance consiste à être le siège d'une préfecture?... » (4)

Le tracé demandé n'est pas obtenu mais un embranchement est construit en 1883 pour desservir les mines d'antracite de Bosmoreau, (ligne de Vieilleville à Bourganeuf).

Le tracé aux approches de Limoges oppose bien des intérêts : la ligne rejoindrait-elle directement la capitale du Limousin ou se raccorderait-elle à la voie de Paris à quelques kilomètres de la ville ? Le maire de Saint-Léonard est partisan de la première solution qui favorise sa cité. Il réfute le rapport de l'ingénieur du contrôle, M. Gonnaud, à qui il reproche de favoriser les houillères du Centre appelées à dominer sans concurrence le marché du charbon en Poitou et en Berry ; par des allusions plus ou moins précises au sujet des liens qui unissent l'Ingénieur et les houillères, le maire de Saint-Léonard laisse planer des doutes :

« Vous ne me paraissez pas heureux quand vous sortez de la houille, et je ne m'étonne plus de la mauvaise humeur quand on parle des populations... » (5).

Les problèmes posés débordent le cadre des rivalités de clocher : les houillères locales seront-elles en mesure d'étendre leur marché de vente ? La défense des intérêts régionaux est le souci majeur de ceux qui expriment leur opinion et qui craignent que les facilités de la vie de relation menacent certaines formes d'activité assurant jusqu'alors la prospérité locale. La compagnie apparaît dans sa puissance financière et dans ses relations industrielles comme une force avec laquelle la lutte est inégale et dont le premier souci n'est la satisfaction des vœux des notabilités locales que s'ils épousent ses intérêts et ceux des autres puissances naissantes avec lesquelles elle a partie liée.

c) LA LIGNE BOURGES - MONTLUÇON ET LES PERSPECTIVES D'ÉCHANGES FER-CHARBON.

La puissance du trafic de la houille est mise en avant dans une étude relative à la ligne Bourges-Montluçon. La voie transporterait des

(4) [73].

(5) [73]. Le Maire justifie la nécessité de la concurrence entre bassins producteurs pour obtenir l'abaissement des prix à la consommation : à Nîmes, ravitaillée par la seule houillère de la Grand-Combe, la tonne de houille coûte 20 Fr. ; à Avignon, plus éloignée de la Grand-Combe, la tonne ne vaut que 16 Fr. grâce à la concurrence des charbons de la Loire. Il souhaite que les charbons du Centre et ceux de l'Aquitaine s'affrontent dans le polygone La Rochelle-Poitiers-Limoges-Périgueux-Bordeaux entièrement ravitaillé par l'Angleterre.

houilles de l'Allier destinées à Paris et aux usines du Cher, et aussi celles pour l'Ouest et les ports de l'Atlantique. Une grande part de la production de l'Allier emprunterait cet itinéraire et ne serait pas acheminée en direction de Moulins, car l'est de la France

« ... est surabondamment pourvu de combustible minéral et de produits métallurgiques, et c'est à tort que l'on compterait sur un débouché dans ces parages pour l'industrie et les houillères de l'Allier ». (6).

Cette ligne unirait les gisements de combustibles et de minerais de fer et favoriserait un mouvement continu entre deux groupes d'établissements métallurgiques situés les uns sur les houillères, les autres sur les minerais. Nous sourions aujourd'hui à l'idée de ces échanges intenses et des « puissants établissements » du Berry et de l'Allier, mais il faut souligner comment les constructeurs ont entrevu un type de trafic caractéristique de la technique ferroviaire et ont perçu les conditions favorables offertes par une circulation massive de produits, permettant une utilisation rationnelle du matériel.

* * *

Ces études confirment la place éminente tenue par la houille dans la naissance du réseau ferré (7). Son transport à des prix acceptables paraît un correctif à la localisation des houillères ; les régions se trouveraient dans des conditions plus comparables dans la course à l'industrialisation. Le réseau ferré actuel présente des traces de la volonté des constructeurs de desservir les houillères ; lorsque la voie principale ne passe pas à proximité du bassin, des raccordements ont été construits. Le 7 novembre 1859, la ligne Montluçon - Moulins est inaugurée en même temps que l'embranchement de Doyet-la-Presle à Bézenet (6 km.) destiné à desservir les mines de Montvicq. La liaison Busseau d'Ahun-Fourneaux (16 kilomètres) est contemporaine de l'ouverture de la ligne Busseau - Montluçon ; la desserte des mines de Lavaveix l'explique : de Fourneaux à Aubusson, il ne restait que 9 kilomètres à construire ; la petite cité a attendu plus de sept ans l'arrivée de la voie ferrée (20 février 1871) tant la satisfaction de ses intérêts paraissait secondaire ! L'embranchement de Lapeyrouse à Saint-Eloy (9 kilomètres) est lui aussi inauguré en même temps que la voie ferrée Commentry-Gannat sur laquelle il se greffe (19 juin 1871). Il ne sera étendu vers le sud que lentement et par étapes jusqu'à Volvic, ouvrant ainsi une liaison nouvelle Clermont-Ferrand-Montluçon (20 octobre 1909). Ces constructions, qu'elles aient été prolongées (et ce en fonction de la position du bassin houiller qui a provoqué leur naissance) ou non, qu'elles aient un trafic actif ou limité aujourd'hui, traduisent par les signes concrets de leurs rails et de leurs gares l'importance du transport du charbon aux yeux des bâtisseurs du réseau ferré.

(6) [41].

(7) D'autres exemples pourraient être cités. Voir [54] sur la ligne Commentry-Gannat et [49] sur la ligne Montluçon-Moulins.

II — LES CHEMINS DE FER ET LE TRANSPORT DU BÉTAIL.

Le trafic actuel des denrées de consommation n'a pas d'équivalent au XIX^e siècle. L'approvisionnement divers et abondant des marchés urbains n'est pas organisé. La mobilité propre du bétail permet des déplacements amples pour satisfaire la demande en viande dans de grandes agglomérations : Paris et Lyon ; elle favorise les mouvements des troupeaux vers les gares.

1° *Nécessité et caractère du trafic des bestiaux.*

a) Problèmes d'approvisionnement de la grande ville.

Le ravitaillement local est impossible, même à une époque où la consommation régulière de viande est le fait d'une minorité. Les régions proches fournissent les céréales, et accessoirement le petit bétail incapable de supporter les longs parcours ; le gros bétail vient des régions plus éloignées. Paris fait appel au Limousin dès le XVII^e siècle (8). La croissance de la ville renforce la nécessité de chercher le bétail au loin ; le développement d'autres agglomérations, lié aux progrès de l'industrie, détermine des marchés nouveaux. L'industrie du froid n'était pas née lors de la construction des voies ferrées ; les bêtes doivent être transportées vivantes ; l'idée est accueillie avec méfiance. L'exemple anglais est cependant là pour prouver que le bétail se déprécie moins et que les prix de la viande baissent sur les marchés de consommation grâce à la rapidité du voyage ; le rendement en viande du bétail est meilleur et on économise sur les journées des accompagnateurs (9).

b) Types de trafic et leur évolution.

Les chemins de fer doivent transporter aussi bien les bêtes de boucherie que les bêtes d'engrais ; ils doivent assurer les échanges lointains, réservant aux toucheurs de bestiaux, cheminant le long des routes, la conduite de troupeaux sur de petites distances. Les mouvements deviennent plus nombreux et compliqués à mesure que le réseau s'étend (10).

Le bétail est conduit à pied à l'abattoir avant la naissance du réseau ferré. La région parisienne fait appel à des régions éloignées. Annuellement, la Creuse et la Haute-Vienne expédient 20.000 bovins, 90.000 moutons et chèvres, 8.000 porcs et veaux ; le Boischaut et son prolongement le Val de Germigny envoient 30.000 moutons, 10.000 veaux et porcs, 2.000 bovins ; 20.000 bovins viennent du Bourbonnais, du Charolais et du Nivernais ; une moitié passe par Orléans et l'autre moitié par Montargis ; de Guyenne et de Saintonge arrivent aussi près de 10.000 bêtes. La Vendée, l'Anjou et la Touraine fournissent leurs porcs gras. La région lyonnaise constitue un centre d'appel secondaire : Marche et Bourbonnais fournissent 5 % des bœufs et des vaches abattus à Lyon, 17 %

(8) AFFRE [183].

(9) [12].

(10) Consulter pour les échanges des années 1843-1846 : [12] - [13] - [43] - [44] - [47], pour ceux des années 1859-1866 : [29] - [31] - [73] - [74].

des moutons. La Basse Loire fait également appel aux régions du Boischaut et du Saint-Amandois pour son ravitaillement en viande.

Les voies ferrées se rapprochent des centres de production ; les marchés de vente sont plus nombreux ; les échanges commerciaux se multiplient, la bête de boucherie étant fréquemment engraisée ailleurs que dans le pays où elle naît. Des spécialisations régionales s'essaiment, timides encore au milieu du XIX^e siècle, elles sont l'ébauche de ce qui caractérise la vie rurale contemporaine. Ces mouvements ne sont pas dus au chemin de fer, puisqu'une enquête de 1845 signale l'engraissement en Picardie de porcs maigres du Berry ; il s'agissait d'un nombre restreint de bêtes ; on évaluait un trafic probable de deux wagons hebdomadaires pour le Chemin de fer du Centre dont on étudiait alors la construction. Ce que le chemin de fer a permis, c'est l'intensification de tels échanges, leur transformation en une spéculation systématique. La construction de lignes ne pouvait être conçue avec la perspective essentielle d'assurer des trafics si limités ; on ne pouvait d'ailleurs prévoir leur importance future sous les formes variées qu'ils allaient revêtir (11).

Les observations faites autour de 1860 offrent un tableau plus nuancé traduisant déjà les effets du développement initial du réseau sur la vie rurale ; on note un élargissement des échanges en volume et en distance, en même temps que se développe la solidarité interrégionale. L'approvisionnement du marché parisien continue de retenir l'attention ; le Limousin tient toujours une grande place : les foires de Saint-Junien donnent l'occasion d'expédier bœufs et veaux ; des autres grands centres de foire partent encore par an 13.270 bœufs, 4.560 vaches, 2.800 veaux, 7.950 porcs. Du Tarn, de l'Aveyron, la Dordogne, le Lot, le Tarn-et-Garonne viennent chaque semaine, d'avril à octobre, 200 bœufs et 500 moutons. Le midi de la France, et même l'Espagne, reçoivent des bêtes du Limousin, notamment des porcs. Les échanges portant sur des cheptels à engraisser sont beaucoup plus nombreux : on cesse d'élever une bête pour les besoins familiaux, l'élevage prend rang parmi les spéculations rurales. Ce commerce porte sur des ovins et des bovins ; le Limousin expédie des taureaux, des génisses, des bœufs et des vaches vers l'Auvergne, le Bourbonnais, le Périgord, la Saintonge, l'Angoumois ; du Boischaut, de la Marche, de la vallée de l'Indre, des Combrailles, les bovins maigres gagnent le pays d'Auge ; l'enquête de 1859 que nous avons utilisée prétend même que le tiers des bêtes qui y sont engraisées a cette origine !

La nature du trafic se transforme à mesure que les conceptions de l'élevage évoluent et qu'un plus grand nombre de têtes de bétail est consommé dans les villes.

2° *L'influence des trafics agricoles sur le tracé des voies ferrées.*

Il peut paraître paradoxal que le trafic du bétail vivant ait particulièrement retenu l'attention à une époque où le régime alimentaire ne

(11) Il convient de noter que l'enquête ne précise pas s'il s'agit de porcs destinés à l'engraissement en vue de la consommation familiale ou en vue de la vente ; seul ce dernier cas nous mettrait en présence d'une forme moderne de spéculation rurale.

supposait qu'une consommation moyenne de viande limitée. Les autres denrées de consommation courante aujourd'hui (poissons, fruits légumes, produits laitiers, farines), apportées de centaines de kilomètres, ne connaissaient alors qu'une circulation très restreinte en distance et en poids. On s'explique la place réduite qui leur est consentie dans les enquêtes. La commission municipale des chemins de fer de Saint-Yrieix signale, dans les études sur le trafic probable de la ligne Limoges - Brive, qu'entre le 1^{er} mai et le 1^{er} octobre les villages de Donzenac, Juillac et Ayen, expédient quotidiennement trente bêtes de somme pour ravitailler en fruits toutes les localités d'Yrieix à Nexon et même la ville de Limoges. Le tonnage quotidien est évalué à trois tonnes. Les commissaires voient dans le chemin de fer une nouveauté capable de donner une forte impulsion à ces transports ; avec le recul du temps nous pouvons estimer qu'ils voyaient petit lorsqu'ils écrivaient :

« On peut assurer qu'après l'établissement du chemin de fer il « en serait exporté à Paris une quantité double » (12).

Il apparaît donc explicable que le seul trafic agricole qui ait intéressé les compagnies soit celui du bétail, le seul à se faire à longue distance avant la naissance des voies ferrées.

L'influence exercée sur le tracé des lignes ne saurait se comparer à celui des houillères. Cela tient à deux ordres de faits. Le bétail peut gagner une gare à cinq, dix et même vingt kilomètres ; si ce trajet en épargne deux ou trois cents, la compagnie n'a pas d'inquiétude à avoir ; il est superflu de prévoir un détour lorsque la fidélité des marchands de bestiaux est assurée. La production est diffuse, le nombre de grosses foires est considérable et toutes ne sauraient être desservies. Les courants de trafic qui s'établissent sont saisonniers, raison majeure pour ne pas entreprendre de dépenses supplémentaires dont la rentabilité serait d'autant plus incertaine que le nombre de mois de grande activité serait réduit. Aucun rapport n'est possible entre la desserte d'une houillère susceptible de fournir mensuellement un certain tonnage, et celle d'un lieu de foire occasionnant trois ou quatre fois dans l'année un trafic exceptionnel. De plus, les intérêts en jeu ne sont pas comparables : d'un côté ceux des compagnies houillères, des industriels soucieux de leur ravitaillement en charbon à bon compte, les uns et les autres disposant de relations financières étroites avec les compagnies, de l'autre des propriétaires fonciers sans influence dans les conseils d'administration des réseaux. Les constructeurs se sont intéressés à la circulation des animaux vivants et aux possibilités de trafic qu'elle offrait, mais ils ont jugé qu'elle ne valait ni des créations ferroviaires, ni des embranchements, ni des détournements ; elle n'a jamais entraîné des modifications de leurs projets.

* * *

Les trafics d'origine industrielle, la houille au premier rang, paraissent susceptibles d'alimenter une activité régulière et puissante :

c'est vers la mine et le port qu'on oriente le rail. Les possibilités d'une production agricole génératrice de gros tonnages ne sont pas vite envisagées. On ne conçoit pas des lignes destinées à desservir des régions rurales ; celles qui sont construites servent accessoirement aux transports du bétail et des grains. Les dirigeants des compagnies suivent les progrès des industries régionales avec un soin minutieux, soucieux de les favoriser ; ils ignorent les transformations du monde rural et négligent même les sources de profit que pourrait constituer une systématisation de l'élevage ou l'essor d'une production agricole. Une grande partie du Limousin est jugée très pauvre ; dans la grande masse des documents d'archives que nous avons consultés, il est remarquable de constater l'absence de perspectives d'améliorations. Des années seront nécessaires pour que cet état d'esprit évolue : cela se fera avec le siècle ; le développement des grandes régions industrielles entraînera un immense appel pour assurer le ravitaillement des masses urbaines, et les compagnies soucieuses d'intensifier leur trafic se feront les actives propagandistes d'une transformation de la production agricole.

Troisième Chapitre

LE TRAFIC DES VOYAGEURS : SON DÉVELOPPEMENT ET SON INFLUENCE SUR LE TRACÉ DU RÉSEAU FERRE

A l'origine des chemins de fer, le trafic des voyageurs paraît être particulièrement fructueux : le voyageur sera, ou l'émigrant saisonnier qui chemine le long des routes et se contentera d'un transport inconfortable, ou l'homme riche qui retiendra son wagon ; il restera peut-être dans sa voiture fixée sur une plate-forme et reprendra la route à la fin du rail. Des types très divers de circulation retiennent l'attention des compagnies ferroviaires.

1° *Les transports militaires.*

La nécessité du transport de troupes et l'idée de l'intérêt stratégique sont souvent mises en avant pour justifier un tracé : tantôt il s'agit de l'importance des régions centrales pour la défense nationale, tantôt des allusions plus précises évoquent les facilités que la voie ferrée donnerait pour lutter contre les revendications ouvrières et les mouvements révolutionnaires. Dans la nuit du 22 au 23 février 1848 « le Ministre de la Guerre se fait rendre compte de l'arrivée des renforts par chemin de fer... » (1) ; lors des journées de juin, les voies ferrées existantes permettent l'arrivée des gardes nationaux de province (2). Le mémoire de du Miral, consacré à la ligne Montluçon - Limoges (3) révèle des préoccupations analogues ; en plus des raisons économiques qui conduisent à repousser le trajet par Guéret, l'auteur souligne que le long de cet itinéraire on ne trouve « ... pas d'agglomérations ouvrières à surveiller ou à contenir ou de troupes susceptibles de déplacer des ciments... » Le tracé par les houillères n'offre pas une situation identique (4).

(1) DAUTRY [169] p. 70.

(2) Id. Ibid. p. 208.

(3) [73] et voir ci-dessus p. 37.

(4) Même souci au Conseil Municipal de Clermont-Ferrand en 1842 : « que l'on accorde le chemin de fer d'Orléans à Clermont-Ferrand et alors tout sera réparé ; l'émeute sera refoulée sans retour ; les amis de la royauté nouvelle n'auront plus à lutter contre la désaffection semée par ses ennemis, qui la rendent responsable des fautes de ses ministres..... »

2° Déplacements touristiques. *Les efforts de Nérès.*

Il y a un siècle, le voyage de plaisir constitue un fait encore exceptionnel. Il reste l'apanage du riche ; il représente des mouvements limités, rarement analysés dans les études de lignes. L'attraction exercée par quelques stations thermales est la seule évocation d'une activité touristique bien jeune encore ; les transporteurs ne s'en soucient que modérément. La ligne projetée de Tours à Gannat transporterait les malades fréquentant Vichy, Nérès, le Mont-Dore, Evaux (5). Le trafic vers les mêmes stations et aussi celles des Pyrénées est envisagé lors de la construction des Chemins de fer du Centre (6).

La formation du réseau autour de Montluçon permet de saisir les efforts de la municipalité de Nérès-les-Bains pour attirer une voie ferrée, et l'indifférence relative des constructeurs. La ligne de Montluçon à Moulins devait desservir la station thermale ; elle ne l'a pas fait ; la construction de la ligne Montluçon - Eygurande (7) redonne espoir aux habitants. Trois tracés sont en présence, mais la commission d'enquête départementale se plaint du manque de sérieux des recherches sur le trafic de Nérès ; le Préfet proteste contre l'attitude de l'Ingénieur en chef qui condamne sans étude, et signale qu'une décision prise dans ces conditions serait sévèrement jugée par la population. Il conseille, si le tracé par Nérès est de réalisation trop difficile, de faire au moins des enquêtes pour sauver les apparences... Elles sont menées de telle sorte que le Maire de la Petite Marche peut écrire que l'ingénieur présent avait déclaré : « ... Nous sommes commandés mais le chemin de fer n'aura pas lieu de ce côté... » (8). Le 2 janvier 1881, un député de l'Allier demande l'appui préfectoral ; il montre un bourg de 2.200 habitants, recevant 4.000 malades par an, voué à l'asphyxie car d'autres villes thermales sont déjà desservies. Le 13 novembre, la municipalité rappelle que la Société thermale appartient à l'Etat qui vient d'y dépenser 4 millions de francs ; les eaux d'Evaux appartiennent à une société privée ; cette station ne traite que 200 malades par an et, elle, sera desservie !... L'Etat ne peut se concurrencer lui-même ; un ministre ne saurait favoriser une société privée ; la municipalité multiplie vainement ses vœux ; le 21 mars 1882, l'Ingénieur en chef déclare que l'insistance du conseil municipal de Nérès est inutile car un autre tracé est en cours d'exécution ; des études d'avant projet sont prévues pour le classement d'un embranchement spécial Montluçon - Nérès, amorce de la ligne Montluçon - Gouttières ouverte tardivement, le 15 mai 1931.

3° Déplacements commandés par le travail.

Une attention plus grande est réservée au mouvement des piétons, toucheurs de troupeaux, compagnons, et surtout émigrants saisonniers dont le déplacement régulier apparaît comme un trafic assuré.

Le nord du Massif Central est un important centre de départ. Le voyage s'accomplit généralement à pied, une partie du chemin étant

(5) [29].

(6) [12].

(7) [55].

(8) [55] : Lettre du 23 mai 1880 au Sous-préfet de Montluçon accompagnant les délibérations du Conseil Municipal.

exceptionnellement faite en patache. On peut évaluer à 60.000 le nombre des émigrants de la Creuse et de la Haute-Vienne passant à Vierzon pour Paris (9). Les départs se font par groupe : Montluçon est un point de ralliement pour les montagnards avant le départ vers la capitale. L'arrivée de la voie ferrée à Issoudun, puis à Châteauroux, détourne le mouvement vers ces cités. Montluçon se trouve alors à l'écart des migrations, les Auvergnats gagnant souvent le chemin de fer de Bourges par la route de la vallée de l'Allier ; la ville perd un élément appréciable d'animation, puisque le Cantal envoyait à lui seul 40.000 travailleurs (10). Aussi, vers 1855, les projets d'ouverture d'une ligne Montluçon - Bourges sont accueillis favorablement par le commerce local. Ils font espérer une nouvelle modification des itinéraires suivis par les émigrants, avec retour à la situation antérieure aux premières constructions de lignes. Les administrateurs escomptent une répartition du trafic sensiblement égale entre Montluçon et Châteauroux. Si les déplacements vers Paris apparaissent bien comme essentiels, il existe d'autres courants de moindre force (11).

Il est une catégorie de déplacement professionnel dont nous ne trouvons aucune trace dans les documents consultés : celle des voyageurs de commerce. Leurs mouvements sont nombreux. Ce silence mérite explication, d'autant plus que les compagnies ont rapidement réservé à ces clients intéressants des avantages particuliers : droit d'emprunter certains trains sur de brefs parcours, alors que les autres voyageurs n'y étaient pas autorisés, conditions spéciales pour l'enregistrement de leurs bagages ; c'est la preuve de l'intérêt qu'on leur portait. Il semble que la nature de leurs déplacements innombrables, les conduisant de ville en ville, parfois de bourg en bourg, exclut qu'on puisse en tenir compte dans les discussions sur les divers tracés ; chacun apporte satisfaction à un ensemble de relations et en néglige d'autres. Dans ces conditions, il peut paraître assez logique que ces mouvements qui sont toujours le fait d'individus et non de groupes n'interviennent pas dans le choix des itinéraires à retenir.

4° Voyageurs à grande et à petite distance : facilité de circulation et exode rural.

Avant l'ère ferroviaire, les voyageurs n'empruntent les transports publics que pour effectuer de longs parcours. La capacité des véhicules transportant les voyageurs est réduite, et encore convient-il de souligner que toutes les évaluations reposent sur une occupation des deux tiers des places offertes. Ce fait souligne mieux que tout autre le caractère limité des échanges humains. Les conditions sociales et économiques du milieu du XIX^e siècle éclairent cette situation. L'argent et le temps manquent. Les voyages sont encore longs et, nous l'avons vu, coûteux. Nevers est à 28 heures de Paris, Moulins à 32,

(9) [12] - [47].

(10) [45].

(11) D'après [78] : de la Haute-Vienne : maçons et tailleurs de pierre, 2 vers l'Indre-et-Loire, 108 vers l'Indre ; terrassiers et manœuvres, 250 vers l'Indre-et-Loire, 257 vers l'Indre, 24 vers la Vienne ; de la Creuse : maçons et tailleurs de pierre, 5 vers l'Indre-et-Loire ; terrassiers et manœuvres, 32 vers la Vienne.

Clermont-Ferrand à 38. Le rail entraîne, avec la baisse des prix, un raccourcissement sensible des temps de parcours, le gain est de 15 heures sur le parcours Paris - Nevers grâce à une liaison par chemin de fer jusqu'à Bourges ; de 14 heures sur Paris - Moulins, de 16 heures sur Paris - Clermont. Le train chasse la diligence, il multiplie par contre son activité sur les parcours où la voie ferrée n'est pas encore construite. La toute puissance du transport ferroviaire s'impose avec l'extension du réseau dans l'espace ; elle est absolue et ne permet le maintien d'aucune concurrence. La circulation routière ne se conçoit que comme complément de celle que réalise le chemin de fer. L'arrivée du chemin de fer du Centre à Bourges reporte d'Orléans à la capitale du Berry le point de départ des lignes routières, et il stimule leur activité, mais le moment approche où bientôt Nevers et Châteauroux sont atteintes par le rail ; des routes nouvelles sont désertées.

Les transports de voyageurs sur route à courte distance sont peu utilisés : le détour souvent nécessaire pour rejoindre la route parcourue par la diligence ou la patache, la lenteur excessive de leur déplacement réduisant le temps que leur emploi peut faire gagner au voyageur ; souvent même le déplacement s'en trouve allongé. De plus, pour se rendre à la foire, on pousse devant soi le bétail ; la voiture publique ne peut l'acheminer. Enfin, pour les moins riches, et ils forment la grande masse campagnarde, le problème du prix se pose de la même façon que pour les émigrants saisonniers et les toucheurs de bestiaux.

Le chemin de fer modifie cette situation ; il détermine une intensification des mouvements humains en réduisant simultanément le prix et la durée des voyages. On estime que la circulation triplera sur les grands parcours, en se basant sur l'expérience anglaise ; pour les petites distances, les évaluations sont arbitraires, sans lien avec le réel ; il s'agit de la naissance d'un trafic et les chiffres peuvent être discutés : on compte sur deux voyages annuels à 15 km. de chaque habitant des cantons traversés (12).

Ces commodités nouvelles peuvent-elles modifier l'évolution démographique rurale ? L'exode existe déjà, mais il est facilité par le moyen de transport, et surtout il est stimulé par la demande accrue de main-d'œuvre industrielle. Cependant, le chemin de fer paraît capable de modifier l'économie rurale et de contribuer à l'enracinement des populations agricoles qui reçoivent en même temps la facilité de vente et la possibilité de se déplacer. Cette idée est exprimée avec netteté en 1867 dans l'enquête relative à la ligne Tours - Montluçon.

« ... On se plaint de la désertion des campagnes qui laisse
« dépérir l'agriculture. Il n'y a pourtant rien dans ce fait, déjà
« moitié accompli, qui puisse surprendre l'homme sérieux qui
« cherche à se rendre compte sur la marche de la société. Les
« comices agricoles ont beau rappeler chaque année le bonheur
« de la vie des champs et les douceurs d'une existence paisible et
« laborieuse, les flots de l'émigration vers les grands centres ne
« font qu'augmenter. Les avantages tant vantés de la vie champè-
« tre n'offrent plus assez de réalité pour contrebalancer la force
« du prestige de la vie des cités, où l'ouvrier a ses fêtes, ses jours

(12) [12] et [47].

« de repos et des prix rémunérateurs. Le malheureux cultivateur, « au contraire, isolé dans son village, ne peut en sortir faute de « voies de communication, ni se permettre un moment de repos « tant est modique le prix de son pénible labeur. Donnez-lui un « chemin de fer, il aimera la terre qui l'a vu naître parce qu'il « pourra y vivre avec aisance et honneur en écoulant ses pro- « duits. Mais si on enlève pour toujours le premier élément de « prospérité, ne trouvez pas mauvais qu'il aille demander au « grand centre le salaire qu'il ne peut trouver dans son misé- « rable hameau » (13).

La même idée est exprimée par le conseil municipal de Clermont-Ferrand lorsqu'il déclare : « ... Ouvrez des chemins de fer, et alors les produits du travail s'en iront et les hommes resteront... » (14).

* *

Le chemin de fer apparaît dès sa naissance capable d'exercer des effets contradictoires sur le peuplement. Les trafics de voyageurs étudiés correspondent à une réalité centenaire, contemporaine du développement du réseau : importance des déplacements professionnels saisonniers dont la puissance ne cesse de décroître devant l'élaboration de nouvelles économies régionales et de l'évolution démographique qui y est liée, multiplication progressive des déplacements locaux en nombre, en même temps qu'ils s'étendent en distance. Ni les uns, ni les autres ne justifient de constructions particulières ; nulle part nous n'avons trouvé de propositions destinées à l'établissement de lignes propres à faciliter des migrations saisonnières. Des courants de trafic disparaissent ou sont en voie de le faire, qui ont tenu une place de choix lors de l'élaboration des tracés, alors que de nouveaux courants d'une ampleur exceptionnelle se développeront, dont on ne soupçonnait pas la possibilité à la naissance du chemin de fer : les mouvements de banlieue et les déplacements professionnels quotidiens, le mouvement touristique.

(13) [51].

(14) [14].

Quatrième Chapitre

LES LIGNES DU PLAN FREYCINET ET LES CONVENTIONS DE 1883

Les trafics essentiels sont toujours étudiés par les constructeurs dans les projets relatifs aux lignes des premières phases du développement ferroviaires. Plus tard, pour combler les vides existant dans le réseau, on s'est moins soucié d'apprécier les échanges probables que les tracés permettant de desservir au mieux les régions jusqu'alors négligées par le rail. Cette perspective domine l'élaboration du plan Freycinet ; une nouvelle génération de lignes se construit avec des caractères qui la différencient des précédentes ; les compagnies n'ont pas de hâte à les mettre en service ; elles les ont exécutées conformément aux engagements signés en 1883, sans prendre d'initiative, sans procéder à des enquêtes économiques si poussées que dans le passé.

I — *LA RAISON D'ETRE DU PLAN FREYCINET : PROJET ELECTORAL OU IMPERATIF ECONOMIQUE ?*

En 1883, le réseau laisse d'importants espaces non desservis ; de nombreuses agglomérations de quelques milliers d'habitants sont à l'écart de la circulation (Fig. 5). Les lignes destinées à la satisfaction de la circulation locale ne sont pas encore apparues. Un projet d'extension considérable des voies ferrées est décidé depuis 1878 ; il est connu sous le nom de plan Freycinet. Sa réalisation semble compromise par la crise de 1882. Les grands réseaux continuaient à refuser tout accroissement de leur concession ; aussi l'Etat, depuis 1865, a concédé des lignes à de petites compagnies ; on retrouve une situation proche de celle qui précédait la signature des conventions de Franqueville. L'Orléans et ses égaux craignent la multiplication des sections de rentabilité incertaine. Ils profitent de la crise économique et des difficultés de l'Etat, dont le crédit est atteint, pour obtenir des conditions nouvelles incluses dans les conventions Raynal, dites Conventions de 1883 ; elles sont fortement critiquées par l'opposition radicale qui dénonce

une véritable capitulation du gouvernement devant les monopoles. Les réseaux acceptent ce grand allongement moyennant des dispositions financières avantageuses :

« ... Par la clause de garantie d'intérêt, un dividende minimum « était assuré aux actionnaires, juste contre-partie du risque qu'ils « couraient en acceptant la concession de 9.000 kilomètres de « lignes nouvelles à faible trafic et dont on pouvait craindre qu'el-
« les ne fussent déficitaires... » (1).

M. Blanchard minimise l'importance économique de ces constructions ; il les impute aux besoins d'une politique « partisane » (2). Cette interprétation souvent reprise mérite la discussion. L'adoption et l'exécution du plan Freycinet doivent être appréciées en fonction des conditions économiques du dernier quart du XIX^e siècle : des nécessités impératives rendent indispensable l'extension du réseau. L'utilité des lignes construites d'après le plan de 1883 est indiscutée jusqu'en 1913, preuve certaine des services qu'elles ont rendus (3). Les constructions s'appliquent à tout le territoire en fonction de l'importance des lacunes à combler et non de l'attitude des populations vis-à-vis de la République naissante : l'Ouest et le Centre ont reçu un équipement considérable car ils avaient été relativement délaissés ; or, leurs réactions vis-à-vis du régime ne sont pas identiques ; l'explication politique ne peut permettre de comprendre cette phase décisive de l'équipement du territoire national.

Le retard de la pénétration ferroviaire entraîne au contraire des inconvénients similaires pour l'économie de toutes les régions qui en souffrent, et il est logique de les voir placées à égalité pour leur permettre de se développer. P. Vidal de la Blache explique la nécessité des réseaux denses :

« ... C'est qu'en effet, à mesure que se sont déroulées les consé-
« quences du chemin de fer, la différence s'est accentuée entre les
« contrées qui en étaient pourvues et celles qui ne l'étaient pas,
« et a créé pour ces dernières une telle infériorité qu'à tout prix
« il a fallu la combattre... » (4).

(1) BOURGEOIS [293] p. 29.

(2) BLANCHARD [161] p. 58-60 :

« Adoptant comme mystique celle d'une France à refaire et à pénétrer
« d'une vie commune et solidaire, le nouveau régime, sitôt qu'il peut
« donner ses soins à la question du réseau national, entend avant tout
« conduire la voie de fer en ces îlots qu'elle a jusqu'ici trop dédaigneu-
« sement négligés. Cela, d'autant plus que ce sera du même coup, on le
« pense du moins, l'occasion de véhiculer dans ces terres conservatrices
« et « rétrogrades » l'évangile des temps nouveaux et des idées « avan-
« cées ». Mais cet effort de conquête de l'Ouest et du Centre par le
« rail et la République associés ne constitue que le premier chapitre,
« et point le plus important, d'un programme bien autrement vaste... Dès
« lors entend-il ployer le rail à la républicanisation de tout le territoire et
« le pousser à la conquête de ces cellules élémentaires de la vie publique,
« que constituent les cantons. Dans chaque commune une école ; mais,
« tout pareillement, dans chaque chef-lieu de canton, une gare. Programme
« cohérent issu du même fond d'optimisme humain, de solidarité égalitaire
« et de propagande partisane ».

(3) RIBOUD [270].

(4) VIDAL DE LA BLACHE [181] p. 241.

Le monde rural attend et réclame ; il agit aussi, les notables surtout, par l'intermédiaire des députés ; sans doute est-ce l'origine de l'appellation, péjorative dans la bouche de ceux qui l'emploient, de la formule « ligne électorale ». Il paraît difficile de condamner l'action des hommes qui cherchent les mesures propres à assurer l'essor de la vie régionale, même s'il s'agit de parlementaires !

P. Vidal de la Blache a encore présenté un autre aspect du problème ; il écrit, songeant d'ailleurs aux contrées lointaines plus qu'à nos campagnes :

« ... Mais surtout nos industries intensives, dans leur appétit
« de débouchés et de matières premières, souffrent impatiemment
« que des contrées se dérobent. Leur isolement fait l'effet d'une
« infraction qui ne peut durer... » (5).

Voici donnée l'explication profonde qui justifie cette nouvelle fièvre de construction ; l'industrie a besoin de marchés de vente, elle a besoin d'intégrer l'ensemble des campagnes et de leurs habitants à la vie économique du pays. Notons en passant que l'isolement prolongé des zones rurales leur a été imposé par l'indifférence des bâtisseurs et ne résulte généralement pas d'un choix. Le problème n'est pas spécifiquement français ; on en trouverait les échos à travers l'Europe (6).

Les exigences du monde rural avaient conduit l'Etat à octroyer des concessions à de petites sociétés, les réalisations étaient lentes à venir et les grandes compagnies protestaient contre une atteinte à leur monopole. L'évolution des structures économiques et des conditions de production déterminent la recherche de nouveaux débouchés pour l'industrie ; dès lors, les volontés des milieux agricoles et industriels concordent et le gouvernement cherche une solution satisfaisant les uns et les autres sans imposer aux compagnies une exploitation qui risquait d'être moins avantageuse ; il la trouve dans les conventions de 1883. Cette volonté des dirigeants de l'économie d'obtenir les mesures qui permettent l'affirmation d'un marché national unique est contemporaine de leur volonté d'expansion coloniale. C'est à souligner car cela situe très exactement l'événement. Par ailleurs, la bourgeoisie industrielle a un autre intérêt à la facilité de relations nouvelles : elle souhaite un apport de denrées à bas prix sur les marchés des villes et des régions industrielles pour favoriser une politique de bas salaires. Cela n'est concevable que par une mobilisation généralisée de la production agricole.

(5) VIDAL DE LA BLACHE [181] p. 252.

(6) Un exemple nous est fourni par la Suisse [274] : « Toute contrée un peu
« populeuse, agricole ou industrielle, qui ne se trouve pas traversée par
« un chemin de fer, sent le besoin impérieux de se relier aux voies ferro-
« viaires principales ; ainsi le veulent les circonstances économiques dans
« lesquelles nous vivons, et ceux qui cherchent à y résister ne tardent pas
« à ressentir les effets d'une concurrence ruineuse dans les divers domaines
« de leur activité. »



Fig 5. Le développement du réseau ferré à l'époque de la passation des conventions Royales
 • principale localité non desservie — voie ferrée exploitée

De vastes secteurs restent à l'écart des voies ferrées tant dans les plaines du Berry, du Poitou et de la Touraine que dans les montagnes du Limousin et de l'Auvergne. Le Limousin oriental comprend de courts tronçons de pénétration. La Saintonge et la Vendée sont mal desservies.

II — PROJETS ET REALISATIONS.

Les lignes inscrites nouvellement dans les concessions ne résultent pas d'une influence politique toute puissante et aveugle, ou du hasard ; mais elles représentent soit la consécration de promesses faites antérieurement à des intérêts économiques jusqu'alors négligés, soit l'intégration dans le réseau des grandes compagnies de lignes concédées à des sociétés sans avenir ou de lignes dont la construction à voie étroite, souvent dans le cadre départemental, est en question depuis des années.

1° Multiplicité et confusion des projets.

Une quantité de projets est en cours : les départements hésitent à octroyer de larges concessions, espérant toujours le classement de nouvelles lignes dans le réseau d'intérêt général. Quatre cents kilomètres de chemins de fer départementaux sont prévus en Dordogne vers 1880. On attend, pour prendre des décisions définitives, de savoir

si la ligne Périgueux-Nontron serait intégrée au réseau général (7). Dès 1868, le conseil municipal de Châtellerault souligne l'importance traditionnelle des relations du Berry et du Poitou ; il insiste pour que la ligne prévue d'Argenton vers l'Ouest aboutisse dans la ville, et non à Port-de-Piles, « ... une des plus modestes communes du département... N'est-il pas convenable et d'un plus grand intérêt de la faire aboutir à Châtellerault, ville importante, ville d'action, de commerce et d'industrie... » (8). Un an plus tard, le Conseil général de la Vienne prévoit un véritable réseau. Ces vœux des conseils généraux et municipaux attestent les désirs de l'opinion publique (9).

Les compagnies qui ont accepté les concessions sont nombreuses ; elles sont dominées par quelques groupes financiers ou par des spéculateurs qu'on retrouve dans les divers conseils d'administration. C'est sans doute la raison des hésitations des départements à s'engager au versement de subventions ou de garanties d'intérêt ; cela explique la longueur des négociations préalables à tout accord. Il y a là un premier élément de retard dans la construction ; un second est inhérent aux compagnies elles-mêmes ; certaines sont incapables d'effectuer réellement des travaux ; d'autres se soucient surtout de multiplier les concessions départementales, espérant créer de véritables réseaux de concurrence aux grandes compagnies. Les tentatives de lutte de Philppart contre Rotschild dans le Nord sont restées célèbres (10).

2° Une ligne du plan Freycinet : l'établissement de la relation Tournon-Saint-Martin-La Châtre.

L'étude d'une ligne permet de suivre les étapes qui conduisent à son intégration dans les conventions de 1883 ; celle de La Châtre-Argenton-Tournon-Saint-Martin est typique de cette phase d'extension du réseau ferré ; le schéma n'est sans doute pas chaque fois le même, mais les thèmes principaux se retrouvent.

a) Echec de la construction d'une ligne d'intérêt local.

Avant 1870, une ligne d'intérêt général est projetée de La Châtre à Port-Boulet, devant assurer la liaison des voies de Paris à Bordeaux et Paris à Limoges. Au lendemain de la défaite, les grandes compagnies n'acceptent pas d'étendre leur exploitation. La situation de l'économie nationale conduit à accorder la concession sous forme de ligne d'intérêt local. Deux entrepreneurs de travaux de chemins de fer et de matériel fixe et roulant, MM. Jackson et Séguineau, traitent le 23 mai 1872 avec le Préfet du département de l'Indre. Le Conseil général s'engage à verser une subvention de 20.000 francs par kilomètre. A l'époque de la signature, les concessionnaires ne sont plus que les exécutants des volontés du célèbre Philippart. Ils avaient, dès le 8 mars, fait apport de la voie ferrée Tournon-La Châtre à la compagnie de chemin de fer de Bressuire à Poitiers contrôlée par le spéculateur ; ils supprimèrent par le même acte la société qu'ils avaient créée. La

(7) [70].

(8) [81].

(9) *Courrier de la Vienne et des Deux-Sèvres*, 23 août 1869.

(10) DAUZET [168], p. 159-173.

validité de l'acte du 23 mai était discutable puisqu'il engageait une société antérieurement liquidée. Les correspondances s'échangeaient et les travaux n'avançaient pas : le 13 novembre 1873, le Conseil municipal du Blanc demande l'ouverture de chantiers de terrassement pour la voie, indiquant que ce serait utile à tout le monde et notamment aux 150 chômeurs pendant l'hiver ; rien n'est encore commencé à cette date. Le 15 mai 1875, un rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Préfet est catégorique, et dix-huit mois sont passés depuis les délibérations du Blanc, trois ans depuis la signature du traité :

« ... Entre Saint-Gaultier et Argenton, il n'a pas été donné un
« coup de pioche et si, aux abords du Blanc, il a été exécuté
« quelques terrassements, on doit considérer ce fait comme ayant
« eu pour but de donner satisfaction aux réclamations de l'opinion
« publique, mais on ne saurait considérer comme une section
« construite les quelques terrassements, exécutés sur une longueur
« de 600 mètres seulement, avec des interruptions dans les plis
« de terrain de manière à éviter la construction d'ouvrages d'art... »

Le 28 avril 1876, un arrêté préfectoral prononce à juste titre la déchéance de la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à La Châtre, par suite du non commencement des travaux (11).

b) L'influence des projets antérieurs sur la construction par l'Orléans.

Par la convention Raynal, la voie ferrée prévue est concédée à la Compagnie d'Orléans sous le nom même de Chemin de fer de La Châtre à Tournon-Saint-Martin (12). La ligne n'est pas projetée par suite de simples pressions personnelles ; elle est attendue depuis des années. Les communes intéressées expriment leurs vœux et les particuliers leurs désirs. L'unanimité se fait sur la nécessité de déclarer la ligne d'utilité publique ; seule la commune du Péchereau se plaint que les études soient conduites de façon à pouvoir faire déclarer le projet d'utilité publique, et que la voie ferrée causerait : « ... un préjudice à la commune, en mutilant la partie méridionale de son territoire, la plus riche et la plus fertile, l'exploitation devenant plus difficile et onéreuse... » (13). Ceci dit, elle demande le déplacement à son profit d'une des stations prévues.

Les conclusions du rapport de la commission d'enquête réunie le 18 septembre 1872 sont pratiquement respectées trente ans plus tard lors de la construction qui se justifie par les richesses à desservir et la nécessité d'apporter la houille aux fours à chaux. Le tracé doit s'infléchir vers le sud malgré l'allongement du trajet Argenton-La Châtre : il y a là une des parties les plus productives de la ligne et on peut

(11) [77].

(12) Journal Officiel de la République Française, 15^e année, n° 318, p. 604 et suivantes. Loi du 20 novembre 1883 portant approbation des conventions provisoires du 28 juin 1883 : Voir plus particulièrement les articles 3 et 4 de l'Annexe à la loi portant approbation de la convention provisoire passée le 28 juin 1883 entre le Ministre des Travaux publics et la compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans.

(13) [77].

desservir un grand nombre de communes qu'on avait intérêt à mettre en relation directe avec La Châtre (14)

La ligne est également demandée par des intérêts plus puissants que ceux des agriculteurs de l'Indre. Ce sont les Rochelois qui réclament énergiquement ; leur protestation nous fait peut-être entrevoir pour-quoi est si longuement différée la réalisation du tronçon Argenton-La Châtre, que l'Orléans entreprend beaucoup plus tardivement que celle des autres sections de la même ligne. Un document de 1892 impute les difficultés du commerce de La Rochelle aux mauvaises liaisons ferroviaires avec le Centre et l'Est, et il les déplore d'autant plus que la création de La Pallice offre de vastes perspectives de prospérité. Le port est d'abord desservi par l'Orléans ; une nouvelle ligne est créée par la compagnie des Charentes ; elle est rachetée par l'Etat en 1878. Il en va de même en 1883 des lignes de l'Orléans desservant La Rochelle (15). Les représentants du port se plaignent de la perte des tarifs avantageux dont l'Orléans les faisait bénéficier au même titre que les négociants de Bordeaux et Saint-Nazaire. Ils réclament en outre la construction d'un itinéraire court vers le Centre et l'Est, mais la compagnie d'Orléans n'a aucun intérêt à le construire :

« ... Or cette voie existe, à la condition de construire un petit
« tronçon de quelques kilomètres seulement, entre Argenton et
« La Châtre. Non seulement l'exécution de ce tronçon est retardée,
« mais la compagnie d'Orléans, à laquelle elle est concédée depuis
« 1883, ne voudrait l'établir qu'à la largeur de un mètre, afin de
« rompre la ligne la plus courte, toute à la largeur normale de
« La Rochelle à Lyon, par Poitiers, Argenton, La Châtre et
« Montluçon.

« On conçoit que la compagnie d'Orléans, n'ayant plus à ména-
« ger La Rochelle, puisse redouter cette facilité de communica-
« tion et qu'elle y fasse échec dans l'intérêt du port de Bordeaux ;
« mais est-il patriotique de laisser les contrées de l'est de la France
« continuer à être desservies par les ports étrangers de la mer du
« Nord, plutôt que de faciliter les ports de La Rochelle et La
« Pallice à devenir les ports de Lyon sur l'Atlantique ?... » (16).

Un an après ces doléances, le 6 juin 1894, l'approbation définitive est donnée au projet. Le 18 octobre 1903, la section Argenton-La Châtre s'ouvre au trafic ; il y avait plus de dix-sept ans que les trains roulaient entre Tournon et Le Blanc. Ainsi un bien vieux projet est donc achevé.

3° *Les influences locales et les lignes du Plan Freycinet.*

Les analyses qui précèdent permettent de considérer les lignes figurant au plan comme correspondant à des besoins d'équipement précis. Elles ne sont pas la simple expression des volontés de politiciens locaux, ou le résultat de marchandages en vue d'élections prochaines. Ceci dit, députés, sénateurs et conseillers généraux et municipaux sont intervenus, réclamant des déviations du tracé, des modifications de

(14) [77].

(15) Article 1 de la convention provisoire du 28 juin 1883.

(16) [57].

localisation des stations. Le 10 août 1899, les conseils municipaux de Sarzay et de Fougerolles réclament la jonction dans leur gare commune des deux lignes en construction qui, de Guéret et Argenton, doivent aboutir à La Châtre ; cela provoque aussitôt une réaction défavorable des assemblées de La Châtre et de Châtelus-Malaveix qui s'opposent, pour la première réalisation, à un détour de 3 km. 500 (17). Ces interventions n'existaient-elles pas, toutes semblables, lors des constructions antérieures ? Comme dans le passé, elles n'aboutissent qu'à des modifications de détail ; soutien de revendications bien souvent justifiées, elles n'ont pas imprimé de directions générales au réseau, elles n'ont en aucune façon exercé une influence telle qu'on a voulu la reconnaître. Celle d'un Rouher, très précisément mise en valeur par M. Blanchard, a eu d'autres conséquences.

Les lignes du plan Freycinet sont indispensables au développement de l'économie régionale. Beaucoup d'entre elles se sont fait attendre longtemps, sans doute parce que certaines sont considérées dès les premières enquêtes comme non rentables : la ligne Guéret-La Châtre où le transit serait nul et le trafic local purement agricole, devait rapporter une recette kilométrique de 1.000 francs-voyageurs et 2.400 francs-marchandises ; le profil est difficile et les frais d'exploitation s'élevant à 4.800 francs, on évalue à 1.400 francs le déficit kilométrique probable. Mais la construction paraît justifiée par la nécessité de desservir des agglomérations, centres de foires et de marchés importants pour le milieu rural (18).

* * *

Des relations directes et rapides s'imposent pour permettre à l'ensemble des régions rurales de tenir leur rôle dans l'économie nationale, et de devenir un débouché pour les industries, un centre d'approvisionnement pour les villes. Il y a soixante-dix ans la voie ferrée est la seule solution possible. Les lacunes du réseau disparaissent ; la distance des localités aux gares les plus proches diminue. La consultation du tableau des distances en 1873 montre l'effort qui restait à accomplir (19). L'extension du réseau dans ce nouveau cadre est considérable ; tout l'équipement des confins du Massif-Central et du Limousin y est lié ; les mailles se font de plus en plus serrées entre les lignes de Paris à Bordeaux et Paris à Toulouse : étoiles du Blanc, de l'Isle-Jourdain, de Ribérac se créent ou s'achèvent, tandis que le nord du Massif-Central connaît des constructions nombreuses : Felletin à Ussel, Montluçon à Auzances puis Eygurande, Limoges à Brive par Uzerche, Laqueuille au Mont-Dore, ligne des Fades.

Il semble que chaque région soit à même de prospérer grâce aux facilités de transport qui lui sont offertes ; cette harmonie régionale va-t-elle se réaliser ou la voie ferrée signifiant aussi l'apport sur les

(17) [48].

(18) [48] Un projet de voie métrique établi le long de la Nationale 140 fut proposé avant l'adoption du tracé adopté par Aigurande et Bonnat.

(19) [5]. Ce dossier comporte, par département, la liste des chefs-lieux de canton avec leur distance à la gare la plus proche. Aucune indication ne figure pour les zones montagneuses : quelquefois, les calculs sont faits en fonction des gares à construire.

marchés locaux des produits de toute la France et parfois du monde, entraînera-t-elle l'asphyxie de certaines productions au profit des centres les mieux organisés ? Tel est le problème vital qui se pose et dont la solution varie suivant les lieux et les branches de l'activité humaine. A l'époque où un rythme rapide caractérise le développement de la production industrielle, les éléments dirigeants de l'économie n'hésitent pas à consacrer des sommes importantes à un équipement généralisé du pays qu'ils considèrent comme la base même de leurs succès économiques. Ils s'entourent d'ailleurs de précautions, évitant soigneusement que cette opération puisse leur être défavorable ; en effet, c'est à l'ensemble des contribuables, par l'intermédiaire de l'Etat, qu'ils réservent de régler le déficit éventuel de cette vaste entreprise (20). Dans ces conditions, les administrateurs des compagnies de chemins de fer ne peuvent trouver d'inconvénient à une mesure qui laisse augurer de grands progrès dans les autres branches de l'activité commerciale et industrielle où ils ont souvent aussi des intérêts. Plus que jamais, devant ces faits, vient à l'esprit la formule de Saint-Simon qui « prétendait faire de la France un industriel et de son gouvernement le chargé d'affaires de la Société » (21).

(20) Voir les clauses financières prévues dans les conventions de 1883 qui lient plus que par le passé les budgets des compagnies à celui de l'Etat.

(21) Cité par DAUZET [168] p. 25.

Cinquième Chapitre

L'ORGANISATION DES RELATIONS TRANSVERSALES

Le problème des relations transversales se pose constamment dans les régions du Centre. Il fait l'objet de maintes controverses à la naissance du réseau ferré ; il alimente encore la chronique à l'ère de l'automobile. L'erreur serait de juger que les conditions de relief sont seules déterminantes, qu'elles ont empêché l'établissement de lignes à bon profil. Même la ligne Tours-Vierzon, dont le tracé est lié à la vallée du Cher, est tardivement construite. La technique des ingénieurs est bientôt suffisante pour vaincre les obstacles les plus difficiles. Les constructions de voies ferrées aux pentes et aux courbes acceptables en milieux montagneux sont là pour le prouver. Et cependant, il faut des années pour que les transversales soient mises en service. Cette négligence traduit la médiocrité des courants d'échange. Les lignes à horizon local qui sont nées favorisent les possibilités de changements économiques, mais les constructeurs ne conçoivent pas l'établissement de liens interrégionaux réguliers et fréquents. Ils pensent plus ou moins confusément à un trafic de transit mettant Lyon en relation avec les ports de l'Atlantique, ceux de la Loire, de la Gironde, La Rochelle et Rochefort. Ce sont les marchandises d'exportation qui retiennent leur attention.

I. — INTERETS PARISIENS ET CONCEPTIONS PROVINCIALES.

Paris est la seule grande ville française ; l'agglomération constitue un marché exceptionnel dont la puissance semble capable de s'accroître. Le volume du trafic qui y naît et qui y meurt permet d'envisager de substantiels profits pour les capitaux investis dans l'exploitation des lignes unissant la capitale à la province. La situation est moins encourageante pour les autres relations. La différence de consistance entre ces deux types de trafic est sensible. Sur la route 143 (Tours-Montluçon), le tonnage quotidien du roulage lointain s'élève à 11 tonnes au poste de comptage de La Châtre pour l'année 1858 (1). La comparai-

(1) [29]. Il convient de faire une place à part aux sections de route intéressées par le transport des houilles ; le comptage du poste de Commeny révèle un trafic quotidien de 48 T.

son du trafic pour 1845 des routes royales 20 (Paris-Toulouse) et 76 (Tours-Nevers) permet de souligner la faiblesse relative du trafic transversal.

TABLEAU DU TRAFIC MENSUEL COMPARE DES ROUTES ROYALES
20 (Paris-Toulouse) et 76 (Tours-Nevers) en juin 1845
(exprimé en nombre de voitures) (3)

	ROUTE 20 entre Vierzon et le Loir-et-Cher	ROUTE 76 entre Vierzon et Mehun-s/-Yèvre
<i>Voitures non suspendues</i>		
— Roulage régulier	309	144
— Agricoles et autres (4)	648	23
<i>Voitures suspendues</i>		
— Marchandises	33	65
— Voyageurs :		
services réguliers	46	41
particuliers	140	43
vides	562	55
<i>Cavaliers</i> (5)	47	6
<i>Piétons</i> (5)	630	144
<i>Bêtes de somme</i> (5)	128	0
<i>Troupeaux</i>		
— gros bétail	93	0
— menu bétail	10	9

Dans ces conditions, les compagnies hésitent à entreprendre de longs et coûteux travaux pour un résultat financier incertain. Leurs dirigeants sont imprégnés des nécessités de la centralisation économique et politique, comme l'atteste le projet de 1842 : sur 3.000 kilomètres de lignes, quelques centaines seulement n'intéressent pas Paris (2). Ils pensent que les marchandises doivent utiliser au maximum les lignes radiales ; l'intérêt de la jonction de Lyon à Nantes est évoqué dans les enquêtes relatives au prolongement du Chemin de fer du Centre, notamment pour favoriser les exportations de la cité rhodanienne vers l'Amérique. On conçoit la nécessité de relier Roanne à Moulins pour établir la communication vers l'Atlantique, mais les marchandises devront gagner Orléans, point de jonction du chemin de fer

(2) D'après [91].

(3) Une partie du trafic des marchandises est assurée par des non professionnels recrutés avant tout parmi les paysans.

(4) Ces déplacements ne sont comptés que pour autant qu'ils débordent le cadre local : le paysan qui va à son champ ne figure pas plus que le troupeau conduit au pré. Au contraire, les bêtes emmenées vers Paris sont inscrites dans la statistique des passages.

(5) Les lignes du projet de 1842 sont les suivantes : Paris - Lille - Valenciennes, Paris - Strasbourg, Paris - Marseille, et Cette avec embranchement de Dijon sur Mulhouse, Paris - Le Havre, Paris - Nantes, Paris - Bordeaux, ports de la Manche vers la Belgique.

de Nantes à celui du Centre ; on ne prévoit rien pour réduire le parcours (6).

Les puissantes sociétés soutenues par la finance parisienne, qui seules peuvent réussir dans le domaine du chemin de fer, ne prennent pas en considération le besoin de relations transversales ; l'idée d'une nécessaire concentration des activités commerciales à Paris a sans doute détourné certains esprits de réalisations propres à développer la solidarité des régions voisines. Les refus de crédits constituent un moyen de pression efficace. Cette idée trouve confirmation si on juge les grands efforts tentés pour assurer le rayonnement commercial parisien hors des frontières, même à l'aide de lignes de montagne ; les banquiers multiplient les mesures pour contrôler les réseaux étrangers : M. Blanchard montre la famille de Rotschild s'intéressant aux chemins de fer du Lombard-Vénitien et les frères Péreire à l'Ouest-Suisse (7). Ces investissements à l'étranger ne sont pas le seul fait des financiers de Paris. Nous avons trouvé des offres de participation anglaise pour la constitution de la société chargée de construire la ligne d'Orléans à Bordeaux (8).

Les provinciaux, soucieux de l'essor économique local, en viennent très vite à souhaiter des lignes transversales ; ils sont plus tôt conscients de leur réelle importance, évoquant les liens traditionnels unissant deux anciennes provinces ou deux villes. Des entrepreneurs locaux sollicitent la concession de quelques dizaines de kilomètres de voies ferrées, exceptionnellement une centaine. Ils affirment, dans leur projet, le caractère transversal de la construction ; mais ils n'envisagent l'établissement de relations lointaines que comme l'œuvre conjuguée et fragmentaire d'une multitude de sociétés. Ces compagnies de second ordre, aux visées locales, disparaissent devant la concentration financière qui s'opère : des tronçons construits, inachevés ou concédés sont ainsi intégrés au réseau du Grand Central et, pour une seconde génération de lignes, à celui de l'Orléans.

L'établissement de relations directes pour les voyageurs et les marchandises, mises à part celles qui circulent par wagons ou par trains complets, se fait en fonction des courants de trafic ; leur évolution et aussi des nécessités techniques d'exploitation peuvent modifier des acheminements traditionnellement établis. L'intérêt suscité par la création de ces liaisons gagne progressivement des milieux de plus en plus variés. Un ingénieur civil présente un mémoire sur le tracé de la voie ferrée Tours-Vierzon dans le département de l'Indre. Il écrit notamment :

« ... ce chemin fait partie d'une importante artère transversale « traversant la France d'Est en Ouest et mettant en communication directe l'Océan avec le centre de la France, la Bourgogne, « Lyon, Marseille, la Suisse et l'Italie... » (9)

(6) [45].

(7) BLANCHARD [245].

(8) [13].

(9) [31].

Toute la province, soucieuse de recevoir l'équipement ferroviaire qu'elle attend, cherche une justification de ces constructions dans le but de satisfaire des échanges massifs et lointains (10). Cet état d'esprit est bientôt partagé par les milieux administratifs. Le raccord des lignes Montluçon-Limoges et Paris-Limoges est fixé à Saint-Sulpice-Laurière, de préférence à La Souterraine, parce que l'intensité du trafic sera plus grande vers Limoges que vers Châteauroux, nous apprend le Directeur du Réseau Central de l'Orléans, qui précise que :

« ... le Gouvernement paraît attacher beaucoup de prix à la « ligne directe de Bordeaux à Lyon... » (11)

Le rapport de l'ingénieur en chef du contrôle sur le tracé définitif de la ligne Tours-Vierzon permet d'apprécier l'état d'esprit nouveau des sphères dirigeantes à la fin de l'année 1866. La nécessité de satisfaire les échanges Est-Ouest, sans imposer de longs détours aux produits transportés, est reconnue :

« ... Dans l'instruction qui a précédé le décret de concession « définitive, le rôle de la ligne Tours-Vierzon dans l'ensemble des « communications générales de l'Ouest à l'Est et au Sud-Est de « la France a donc été nettement indiqué sans aucunement se « préoccuper des localités intermédiaires... » (12)

Aussi, la construction la plus brève est recherchée, d'autant plus que le commerce local se limite à des mouvements autour de quelques chefs-lieux de canton. Il ne faut pas de détours improductifs pour satisfaire de faibles intérêts économiques au détriment du trafic de transit qui aura la plus grande importance pour le chemin de fer. Le souci constant d'économiser les kilomètres s'explique par la volonté d'épargner des investissements inutiles et par le désir d'être en bonne position pour capter le trafic réservé à la compagnie offrant l'acheminement le plus court.

Les lignes transversales sont restées marquées par les conditions de leur naissance jusqu'à la période actuelle : les rebroussements multipliés entre Bordeaux et Lyon doivent leur existence à la recherche d'utilisation de tronçons antérieurement construits ; un même souci d'économie a conduit aux constructions à voie unique ; les pentes et les courbes ont été façonnées au minimum compatible avec l'exploitation, mais on s'est refusé à engager des frais permettant à ces itinéraires de répondre au rôle de grandes lignes. La faiblesse des échanges interrégionaux explique le retard de la construction des transversales ; la technique a progressé lorsqu'on les établit, et on est loin d'avoir utilisé toutes les possibilités qu'elle offrait : l'équi-

(10) On en trouve de nouveaux exemples à propos des projets de relation Commentry - Gannat [54]. Rapports des années 1861-1863 : on y évoque « ... un énorme transit... » de Cherbourg à Marseille ou encore la nécessité « ... de relier l'Océan à la Méditerranée... ».

(11) [53], Lettre du 11 mai 1860 jointe à l'avant-projet de la ligne Montluçon-Limoges.

(12) [31] : Rapport sur le tracé définitif de la ligne Tours - Vierzon présenté par la Compagnie d'Orléans, 13 décembre 1866.

pement s'est imposé devant les exigences régionales, celles aussi des ports de l'Atlantique. Il est finalement réalisé ; la crainte du manque de rentabilité et aussi la volonté de réserver à Paris un rôle exceptionnel dans l'économie française ont déterminé les conceptions qui ont présidé à son élaboration.

II — LES PRINCIPALES ETAPES DU DÉVELOPPEMENT DES LIGNES TRANSVERSALES.

L'existence du réseau routier pèse sur le choix des voies ferrées à construire ; des courants de circulation se sont constitués ; leur permanence semble une loi ; les avantages que le passage procure aux riverains de la route sont considérés comme des droits acquis, immuables (13). Tout ce qui attenterait à cet ordre établi ne serait qu'injustice. Les représentants de Saint-Léonard l'affirment à propos du tracé de la ligne Limoges-Montluçon :

« Les relations commerciales se modifient peu, en général, et « quand un courant d'affaires a pour lui la consécration du « temps, il est bien rare surtout au milieu de nos populations « du Centre que de nouveaux rapports anéantissent les anciens... » (14)

La construction des transversales se réalise aussi en tenant compte de tous les éléments du réseau, construits ou simplement concédés. Il ne s'agit plus d'établir des liaisons systématiques de ville à ville, ce qui s'impose lors des premières lignes dirigées de Paris vers les grandes cités provinciales. Il faut, dans le choix du tracé, déterminer les directions d'échanges les plus volumineux et les plus réguliers.

Trois lignes importantes assurent les relations est-ouest dans la France centrale. Aucune n'a été l'objet d'une concession, ni d'une construction suivies. Elles résultent d'une juxtaposition de tronçons nés d'efforts différents dans l'espace et dans le temps. Deux parcourent le Massif Central. L'une est construite au cœur de la montagne ; elle unit Clermont-Ferrand à Périgueux par Tulle et Brive ; elle présente de nombreuses rampes de plus de 20 ‰. L'autre en traverse les confins septentrionaux et relie Gannat à Périgueux par Montluçon et Limoges ; son profil est moins difficile ; si les rampes de plus de 10 ‰ y sont nombreuses, jamais elles n'atteignent 20 ‰. La troisième parcourt le sud du Bassin Parisien ; elle utilise longuement les vallées de l'Yèvre et du Cher. Les pentes restent inférieures à 5 ‰ ; elle dessert Saincaize, Bourges, Vierzon et Tours. Sur elle se concentre aujourd'hui la plus grande part du trafic transversal, dans la mesure où l'acheminement n'est pas prévu par Paris.

(13) BLANCHARD [243]. L'auteur montre que la grande route vivifie une zone de plusieurs kilomètres et multiplie les petits métiers vivant du roulage et du passage des voyageurs.

(14) [73]. Le même état d'esprit anime les représentants de la Chambre des Arts et Manufactures de Châteauroux lorsqu'ils affirment en 1859 qu'il est préférable : « ... de ployer les voies de communication à un mouvement d'affaires déjà constitué que de ployer le mouvement des affaires à des voies de communication encore en projet.... » [29].

Tours est très tôt considérée comme la clef des relations de l'Ouest avec le Centre, l'est et le sud-est de la France ; un nœud ferroviaire s'esquisse autour de la ville et sollicite des constructions nouvelles ; le 2 avril 1846, Tours est relié à Paris, le 15 juillet 1851 à Poitiers. L'ouverture de la communication Poitiers-Angoulême, le 18 juillet 1853, signifie l'établissement de relations directes Tours-Bordeaux (15). La jonction vers le port de Nantes se réalise plus rapidement : elle est complètement livrée à l'exploitation le 21 août 1851. Une autre antenne est lancée vers la Normandie et la Bretagne le 19 juillet 1858 par l'ouverture de la voie Tours-Le Mans. La jonction Tours-France centrale s'impose ; son absence crée une grave lacune dans le réseau. Elle est comblée par la mise en exploitation de la ligne Tours-Vierzon le 18 Octobre 1869 (16). Ainsi s'achève la réalisation de la première transversale. Des luttes violentes ont présidé au choix de son tracé.

1° La ligne Tours-Saincaize.

La ligne Tours-Saincaize, tronçon de la transversale Nantes-Lyon, comprend deux parties : l'une, de Vierzon à Saincaize, date du début du Second Empire ; elle apparaît comme le prolongement de la ligne Paris-Orléans ; elle est l'œuvre de la Compagnie des chemins de fer du Centre ; elle est, dans l'esprit des constructeurs, l'amorce de la relation Paris-Clermont-Ferrand ; l'autre, de la Ville-aux-Dames à

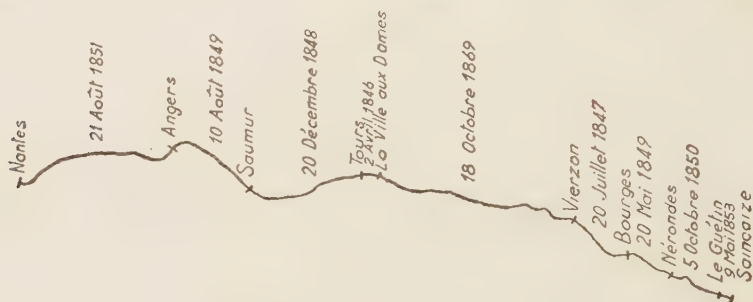


Fig. 6. - Ouverture progressive de la relation Nantes-Saincaize.
 ——— limites des sections successivement livrées au trafic

Les pentes sont faibles sur tout le parcours. On remarque la lenteur de la construction de la section Tours-Vierzon, ouverte au trafic seize ans après l'achèvement des autres parties de la ligne, destinées à relier Paris à la province (Paris à Vierzon et Clermont-Ferrand, Paris à Tours et Nantes).

Vierzon, est nettement destinée à établir la liaison transversale ; elle est ouverte près de vingt ans plus tard. La première section est livrée au trafic par petits tronçons à mesure que les travaux progressent. La deuxième section n'est mise en service qu'entièrement achevée (fig. 6). Cette opposition symbolise des conceptions différentes du rôle et des méthodes de l'exploitation ferroviaire ; d'un côté la volonté de satisfaire les échanges locaux, de stimuler dès que possible l'économie, de l'autre l'idée de la prépondérance du trafic en transit, du rail étran-

(15) L'ouverture de la section Bordeaux - Angoulême date du 20 septembre 1852.

(16) [62].

ger à la vie propre de la région traversée. Les problèmes posés par l'établissement de la partie de la ligne où s'affirme la volonté de créer une liaison transversale retiendront notre attention.

a) La lutte des vallées : Indre ou Cher.

L'établissement d'une relation du Centre vers l'Ouest peut se concevoir par la vallée du Cher ou celle de l'Indre.

Le tracé général est prévu en considération du réseau existant lors de l'octroi de la concession le 5 juin 1861. Une ligne Tours-Gannat par Châteauroux et Montluçon pourrait emprunter longuement la vallée de l'Indre : Gannat, proche de Clermont-Ferrand, est déjà relié à Lyon et à Saint-Etienne. Cette construction, dans l'esprit de ses auteurs, doit tenir le rôle de deux des transversales actuelles puisque de Tours, on peut atteindre Bordeaux aussi bien que Nantes. Mais elle n'assure pas de relations satisfaisantes entre l'Ouest et Lyon et son arrière pays oriental et méridional ; elle représente des détours importants de Bordeaux et Nantes vers Lyon. Des difficultés sont prévisibles dans le profil de la ligne dès sa sortie de la vallée de l'Indre. Enfin, la construction d'une grande longueur de voies (247 km. 883) est nécessaire ; une seule section existe entre Montluçon et Commeny ; elle n'est longue que de quatorze kilomètres. Dans la vallée de l'Indre, on attend avec impatience l'ouverture des chantiers de terrassement. Sans cesse, de nouveaux écrits viennent vanter les avantages espérés (18). Les économies kilométriques prévues sont évaluées en tenant compte des lignes construites, simplement concédées, et même des embranchements probables. La ligne doit jouer un rôle exceptionnel dans la diffusion des houilles ; on lui assigne aussi un grandiose trafic de transit ; elle doit renforcer la concurrence au grand cabotage, lui arrachant une part de choix dans les échanges entre le littoral atlantique et le littoral méditerranéen par Gibraltar. On justifie ces espérances en soulignant la diminution de ce trafic maritime de 27 % en 1857, par rapport à la moyenne des cinq dernières années ; les constructeurs y voient un effet de l'extension du réseau ferré et jugent que la ligne sera susceptible de détourner de nouveaux tonnages de la voie océanique. Ils oublient de noter que la crise économique qui sévissait alors avait pu entraîner une réduction sensible de la circulation des marchandises, sans que la concurrence ferroviaire en soit l'origine.

Les dépenses d'établissement doivent s'élever à 85.000.000 de francs, soit plus de 300.000 francs par kilomètre. Des travaux d'art importants doivent être édifiés ; le viaduc sur l'Arnon, de 230 mètres de long et haut de 39 mètres doit coûter 1.225.000 francs ; la construction du tunnel de 375 mètres de longueur prévu entre Montmarault et Montaigut est estimé à 375.000 francs. L'étude détaillée du trafic probable conduit à compter sur des recettes telles que l'intérêt minimum du capital serait de 8,25 %. Les espérances ont été déçues, celles des capitalistes qui escomptaient les profits et celles des habitants qui espéraient les facilités de circulation. Le choix se porte sur la vallée du Cher. La décision de construire la ligne Tours-Vierzon suspend pour

(18) Mémoire MAUGUIN [29]. Paris, 1859, 73 p.

un temps les projets. Le passage d'une grande voie par la vallée de l'Indre est abandonné ; on s'oriente vers la construction de deux transversales différentes : l'une est dirigée vers l'estuaire de la Loire et passe au Nord du Massif Central, l'autre mène vers l'estuaire de la Gironde et La Rochelle par l'intérieur de la montagne. Les représentants des intérêts de la vallée de l'Indre et ceux de la région de Montluçon veulent un débouché direct vers l'Ouest par Tours ; ils ne sont pas satisfaits de la décision et réclament véhémentement un chemin de fer : après de multiples projets, dont un relatif à la construction d'une voie ferrée d'intérêt local, la compagnie d'Orléans obtient la concession d'une ligne Tours-Montluçon par Loches, Châteauroux et la Châtre, dont l'ouverture n'est effective que le 21 septembre 1884.

La vallée du Cher l'emporte ; la première, elle est dotée de la technique nouvelle. La concession éventuelle du 19 juin 1857 devient, le 5 juin 1861, le décret de concession définitive ; l'Ingénieur en chef chargé du contrôle du tracé signale que cet itinéraire permet d'économiser 30.000.000 de francs pour relier Tours à Montluçon car il ne reste que 103 kilomètres à construire, contre 208 par la vallée de l'Indre.

b) La lutte des rives du Cher en aval de Vierzon.

Le tracé prévu par la Compagnie est simple : il se borne à suivre la rive droite du Cher ; il doit permettre les grandes vitesses pour créer de bonnes relations transversales. Ce projet n'est pas unanimement approuvé. La ville de Romorantin bataille pour obtenir une déviation vers le nord lui permettant d'être desservie, les habitants de la rive gauche en souhaitent une vers le sud. Le projet du réseau est finalement retenu, mais cette décision n'est intervenue qu'à la suite d'une multitude d'enquêtes et de réclamations (19). Leur analyse, même succincte, montre l'âpreté des luttes locales pour obtenir le passage du chemin de fer le plus voisin possible.

Les localités de la rive gauche (Graçay, St-Christophe, Valençay) se jugent lésées par le refus du tracé par la vallée de l'Indre. Aussi, leurs habitants se montrent particulièrement exigeants. D'après eux, la voie ferrée envisagée serait la plus proche de toutes celles qui existent pour une zone beaucoup plus vaste au sud, qu'au nord ; en conséquence, le choix de la rive gauche s'impose car l'équipement y est plus déficient. Ils soulignent les oppositions économiques entre les deux rives ; ils les expriment dans l'importance des impôts versés de part et d'autre.

	Rive droite	Rive gauche
Nombre des habitants desservis	45.026	109.973
Etendue des superficies (en hectares)	117.494	245.310
Principal des contributions versées (en francs) ..	251.487	627.277

La richesse est inégale ; le sud plus taxé est sans doute prometteur de trafics plus puissants. A l'autorité des chiffres, ils joignent la des-

(19) [31].

cription qu'ils pensent convaincante : au nord « ... les steppes inhabitées de la triste Sologne... » ; au sud « ... les vallées plantureuses de l'Indre, du Nahon et du Fouzon... ». Ils mettent en relief l'importance commerciale de leur économie rurale pour combattre les thèses de Romorantin dont le succès aurait éloigné la voie ferrée plus encore que le projet de la Compagnie : ils soulignent en termes amers que le puissant commerce de céréales dont Romorantin se pare n'existe que grâce à leur travail (20). Des arguments toujours nouveaux sont recherchés pour s'opposer au projet de la compagnie. C'est ainsi que l'équipement de la rive droite est présenté comme très poussé pour mettre en valeur le dénuement de l'autre : elle dispose de la grande route, de quarante-cinq kilomètres de canal de Vierzon à Saint-Aignan, et on n'hésite pas employer des arguments d'un poids plus que douteux, tels les grands services rendus par le canal de Blancfort à Lamotte-Beuvron ou la canalisation du Beuvron en cours de travaux... On dépeint avec pessimisme les grandes inondations si fréquentes à la Ville-aux-Dames où la voie doit se raccorder à celle de Paris-Tours, alors qu'on se plaît à montrer l'absence du danger sur la rive gauche.

Les réactions à cette propagande sont violentes de l'autre côté du Cher, surtout à Romorantin. Si le tracé de la compagnie inquiète, les demandes de transfert sur la rive sud inquiètent plus encore. Le conseil municipal brosse un tableau vivant de la petite cité (délibération du 24 juin 1861) : elle compte onze moulins dont les farines sont expédiées jusqu'à Nantes, une industrie textile prospère, un commerce actif de bois vers Moulins et Nantes, de vins vers Salbris et Aubigny, de pierres ; la ville est forte de 10.000 habitants agglomérés en tenant compte de Lanthenay ; les édiles comparent le grand trafic de la route de Selles à leur cité (180 colliers par jour) au mouvement réduit sur la route de Villefranche à la Gendretière (46 colliers) ; pour eux, la conclusion s'impose : Romorantin doit être desservie. Dans un but de conciliation, le porte-parole des intérêts de la rive gauche suggère que la voie emprunte alternativement les deux rives, sans s'éloigner de la vallée, ni vers le nord, ni vers le sud.

Tout cela est peine perdue ; la compagnie a fait son choix : elle n'entend pas se laisser entraîner dans des dépenses supplémentaires sans espoir que le volume du trafic en soit sensiblement accru. Elle ne veut ni d'une double traversée du Cher, ni du détour par Romorantin qui imposerait un allongement de parcours à toutes les marchan-

(20) « Romorantin la ville industrielle par excellence, dont nous sommes « loin de méconnaître et les qualités et l'intelligence, et qui prétend, « d'après les chiffres portés à son enquête à un commerce effectif de « 13.500 tonnes de céréales que ses meuniers vont chercher sur les mar- « chés de Valençay et de Graçay. Romorantin oublie une chose, c'est que « ces 13.500 tonnes de céréales sont notre richesse à nous, le fruit du « travail de 10.000 familles de cultivateurs qui souffrent en silence du vil « prix de ces produits (vil prix qui fait la richesse de dix industriels) et « qui appellent de tous leurs vœux une voie ferrée, la plus rapprochée « possible des deux villes de Valençay et Graçay qui réclament enfin « comme une juste et équitable compensation de leurs souffrances cette « ligne de fer qui doit amener, sur leurs marchés, avec les meuniers « des cours d'eau éloignés la concurrence au lieu du monopole désas- « treux que les industriels, de Romorantin, aujourd'hui les plus rappro- « chés de ces deux centres agricoles, exercent sur leurs produits..... » [31].

disées en transit. Son but est d'ouvrir à la circulation une artère à grande vitesse avec de faibles rampes et des courbes d'au moins 500 mètres de rayon. L'ampleur des protestations conduit à de nouvelles enquêtes en 1865. Dans les départements où les intérêts locaux sont en jeu, des déviations d'ailleurs opposées sont réclamées ; la commission d'enquête et le Conseil général du département de l'Indre réclament le tracé sur la rive gauche au moins de Vierzon à Saint-Aignan ; par contre, la commission d'enquête du département du Loir-et-Cher propose le passage sur la rive gauche de Veaux à Thésée, puis sur la rive droite jusqu'à Vierzon avec desserte de Romorantin. Au contraire, dans les départements du Cher et de l'Indre-et-Loire où le détail du tracé n'importe pas, ce sont les intérêts généraux qui s'expriment ; les organismes consultés (Chambre de Commerce de Tours, Commission d'enquête du département du Cher) approuvent le tracé proposé par la compagnie comme le plus conforme aux échanges lointains dont ils souhaitent l'essor.

La voie ferrée actuelle de Tours à Vierzon représente le tracé voulu et conçu dès sa création pour la rapidité ; elle s'est adaptée à un trafic de plus en plus intense à mesure que la technique prend le pas sur le kilométrage. L'électrification des lignes de Paris à Bordeaux et à Toulouse qui se greffent sur la transversale conduit à acheminer par Saint-Pierre-des-Corps ou Vierzon, la majeure partie des marchandises de l'Aquitaine et du Limousin vers l'Auvergne, le Charolais, la région lyonnaise et l'Est. Ainsi, une grosse partie des relations est-ouest s'effectue dans notre pays par cette ligne, délaissant les voies du Massif Central au profil difficile. L'extension de la traction électrique à la relation Paris-Lyon et à la grande ceinture conduit à de nouveaux itinéraires : le passage par Paris est employé plus souvent et la transversale se verra peut-être retirer une partie de son trafic au profit de quelques grandes artères qui tendent à concentrer une part démesurée de l'activité du réseau national.

2° La ligne Gannat-Coutras.

Les relations de Lyon avec les pays de la Basse Loire sont organisées par Saincaize et Tours. De Lyon et de Clermont-Ferrand, des houillères du Centre, une ligne doit permettre d'atteindre le Limousin et le Périgord, les pays charentais, et surtout les ports de Bordeaux et La Rochelle.

La jonction de Gannat à Bordeaux est longue à réaliser : dix-neuf ans s'écoulent entre l'ouverture au trafic de la Section Bordeaux-Coutras (21) — 20 septembre 1852 — et celle de la section Commeny-Gannat — 19 juin 1871 — ; ainsi s'achève la réalisation du lien Bordeaux-Lyon par un itinéraire relativement direct. L'opinion publique s'y était intéressée depuis les débuts du chemin de fer alors que les grandes compagnies négligeaient l'établissement des relations interrégionales. Entre Bordeaux et Gannat, le parcours permet d'opposer une zone montagneuse où les problèmes techniques de construction sont difficiles, la rentabilité jugée douteuse, où les constructions nouvelles sont orientées par la volonté d'utiliser une fraction de la ligne

(21) C'est en fait jusqu'à Angoulême que l'exploitation commence à cette date.

Montluçon-Moulins déjà en exploitation, et une région de plaines et de collines où le rail est plus vite construit.

a) Les oppositions locales et le tracé de Bordeaux à Limoges.

Coutras est le point de jonction de l'Orléans et du Grand Central, le point choisi pour l'aboutissement de cette longue voie ferrée qui, depuis Lyon et Saint-Etienne doit conduire jusqu'à Périgueux et au littoral atlantique par le cœur de la montagne. La compagnie du Grand Central veut un accès direct au port de la Garonne et prévoit une ligne Périgueux-Bordeaux entièrement sous son contrôle. La grande liaison par le Massif Central ne doit jamais voir le jour parce que l'idée est liée à l'existence d'une compagnie unique, exploitant tout l'itinéraire. Le Grand Central est en liquidation avant d'avoir mené à bien cette entreprise ; les compagnies de l'Orléans et du P.L.M. ne se soucient pas de le faire et réalisent la liaison en passant dans le nord du massif et en utilisant au maximum les tronçons déjà construits ou dont la construction peut servir à plusieurs fins. L'opinion publique n'a pas désarmé pour autant, et pendant plus d'un demi-siècle l'idée de la ligne de la montagne revient avec persistance.

C'est souvent à propos de discussions locales que sont analysés les projets de relations lointaines. Il n'est pas indifférent pour l'ensemble du tracé qu'on emploie, au départ de Bordeaux, la vallée de l'Isle ou celle de la Dordogne ; le choix implique davantage qu'on ne le penserait de prime abord. Dès 1846, une brochure traite de ce problème ; elle est inspirée par des intérêts dordognots et libournais ; elle se présente comme une attaque contre Périgueux et le tracé par l'Isle (22). Onze ans plus tard la ligne Coutras-Périgueux, première étape vers Brive, Aurillac et Lyon est ouverte au trafic. Nous sommes habitués à considérer que l'itinéraire par Montluçon constitue la transversale de montagne la plus favorable à la circulation. Il faut avoir présent à la mémoire l'optique des contemporains, et non la nôtre. Pour eux, le problème est d'établir des liens rapides et surtout réguliers de La Rochelle et Bordeaux à Lyon et à un immense morceau de la France centrale. Périgueux va-t-il devenir un carrefour essentiel du réseau ferré naissant ?

La viabilité des routes de montagne est incertaine, surtout l'hiver, aussi le chemin de fer est réclamé avec force dans le Massif Central et sur ses confins ; les écrits se multiplient (23). Une œuvre anonyme est imprimée à Nontron en mai 1853 : « Observations sur l'établissement d'un chemin de fer de la Rochelle au Grand Central par Angoulême ». Elle combine curieusement l'expression des intérêts nontronnais et rochelais à ceux du Grand Central. L'aspect local se réduit à l'idée que les lignes de Limoges à Périgueux et à Angoulême doivent utiliser en commun la section Limoges-Nontron ; ainsi serait assurée « sans coût supplémentaire » la relation Périgueux-Angoulême. La ligne Limoges-Périgueux est concédée au Grand Central ; l'orienter vers l'ouest permet de se rapprocher du littoral. Or, le même document plaide nettement en faveur de l'extension de la compagnie : l'accès à l'Océan est considéré comme indispensable pour éviter de subir les

(22) [32].

(23) [71] et [72].

conditions des rivales. La brochure oppose la direction de la Charente à une nouvelle jonction vers Bordeaux par la Dordogne, et fixe comme objectif au Grand Central la création d'un lien direct de Lyon à la Rochelle pour concurrencer efficacement les itinéraires est-ouest des vallées de la Loire ou de la Garonne.

« ... Toutes ces considérations paraissent si frappantes, qu'il est
« impossible que si la concession de La Rochelle au Grand Central
« est accordée à la compagnie qui la demande, il ne se forme pas
« aussitôt une fusion entre le Grand Central et la nouvelle com-
« pagnie... »

C'est un appel direct au renforcement de la Compagnie, très surprenant s'il n'est pas issu de sa propre inspiration ; à l'époque, tous les écrits locaux se dressent contre « le monopole ». Une nouvelle note de février 1854 précise que la compagnie du Grand Central cherche un accroissement de sa concession ; on y trouve le souhait d'y voir inclure la voie ferrée de La Rochelle à Angoulême et de là à la ligne Limoges à Périgueux ; ainsi le réseau serait bien placé pour tout le trafic de la Suisse à l'Océan. Il est difficile de penser que la compagnie n'est pas responsable de ces propositions auxquelles elle a tenté de donner un caractère local. On réplique tant à Saint-Yrieix qui espère le chemin de Limoges à Agen que dans la vallée de la Vienne dont les Nontronnais ont rabaisé par avance les prétentions. Les uns soulignent les arguments spécieux des adversaires tel l'ensablement du port de Bordeaux, les autres évoquent l'importance du trafic du Limousin aux Charentes, la prospérité économique de la vallée de la Vienne, le bois et la paille de la Creuse, les veaux d'Auvergne et tout un grand trafic de roulage circulant sur la route 141, de Clermont à Saintes. Turgot n'a-t-il pas projeté un canal de la Vienne à la Charente pour permettre l'écoulement de toutes ces marchandises ? Saint-Junien est un centre industriel vivant ; des tonnes de minerai doivent être expédiées vers les fonderies de Ruelle.

La faillite du Grand Central fait disparaître ces espoirs ; l'Orléans a sa ligne jusqu'à Bordeaux et ne va pas multiplier des itinéraires se concurrençant. Ni Nontron, ni Saint-Yrieix n'obtiennent satisfaction, et la compagnie construit la ligne de Limoges à Périgueux par un tracé intermédiaire, celui de Thiviers, qu'elle a retenu ; le trafic commence le 26 août 1861. Depuis un an, Périgueux est déjà relié à Brive ; la ligne progresse vers l'est, alors qu'on n'entrevoit pas encore avec clarté les liaisons qui peuvent s'établir par le nord du Massif. Cependant, l'Orléans a abandonné tout projet systématique d'une grande transversale en plein cœur de la montagne.

b) Le parcours en zone montagneuse et l'exécution des volontés de la compagnie : le tracé de Montluçon à Limoges.

Le lien direct Bordeaux-Limoges permet d'acheminer les marchandises pour Lyon par Châteauroux et Vierzon ; le nouvel itinéraire réduit le trajet de 113 kilomètres par rapport à l'ancien, établi par Poitiers et Les Aubrais. Une réduction de parcours plus importante est possible en ouvrant une ligne dans le Massif Central. La construction entre Limoges et Montluçon pose des problèmes techniques com-

plexes. Cette section se développe entièrement en région montagneuse ; les vallées en gorge sont nombreuses sur la bordure du massif et elles présentent une direction perpendiculaire à celle de la voie ; des travaux d'art coûteux vont être nécessaires pour éviter la multiplication des pentes. L'avant-projet du 30 avril 1860, souligne déjà les difficultés du tracé entre Saint-Sulpice-Laurière et Montluçon. Limoges n'est pas mentionné car la compagnie est décidée à utiliser la ligne de Paris sur une trentaine de kilomètres au départ de la ville (24) ; la traversée de la vallée de la Creuse exige un viaduc de 265 mètres de long et de 53 mètres de haut. Le rapport fait état des difficultés d'exploitation prévisibles par suite du profil ; la ligne doit présenter des courbes et des pentes excluant la rapidité et les lourds chargements (25) ; d'où le nombre des projets ultérieurs d'aménagement ou de remplacement de cet itinéraire. Les conceptions techniques adoptées initialement ont pesé et pèsent encore aujourd'hui sur les possibilités actuelles d'utilisation ; elles tendent à en limiter l'emploi. L'idée prévaut à l'origine que cette voie ne n'a qu'un faible rôle économique ; les frais doivent y être réduits :

« ... Même en considérant la section de Montluçon à Laurière
 « comme une partie de la transversale de Bordeaux à Lyon, son
 « trafic ne paraît pas appelé aux proportions de celui des gran-
 « des lignes rayonnant de Paris. Nous la supposons donc établie
 « par deux voies sur un quart seulement du parcours total et le
 « reste à une voie comme sur d'autres lignes du réseau central » (26).

Le tracé de la compagnie annonce une construction et une exploitation difficiles. Il néglige des intérêts économiques importants tels ceux des houillères proches. Il traverse la région des plateaux limousins entre Guéret et Laurière où l'activité rurale ne semble pas susceptible d'alimenter un trafic digne d'attention.

Pourquoi la compagnie soutient-elle cet itinéraire ? Comment peut-il être approuvé ? Le décret de concession du 19 juin 1857 prévoit que la ligne Montluçon-Limoges passerait par ou près de Guéret qu'elle desservirait directement ou par un raccord le bassin d'Ahun. Les houillères mènent une longue lutte pour essayer d'obtenir le détour du tracé initialement prévu (42) ; elles escomptent un moment un lien direct Commentry-Limoges. Vaines espérances ! Les industriels et les commerçants, la municipalité de Montluçon pourraient s'inquiéter de voir le chemin de fer rester à quelques kilomètres de la ville s'ils ne disposaient déjà du canal et d'autres lignes achevées ou sur le point de l'être ; ils sont bien conscients que le nœud ferroviaire déjà esquissé appellerait le passage de la voie ferrée de Limoges, et que la compa-

(24) [53].

(25) Sur 121,643 kilomètres, le trajet comprendra : 26 courbes de 350 mètres de rayon (7,5 % du parcours) ; 70 courbes de 400 à 600 mètres (23,6 % du parcours) ; 44 courbes de plus de 600 mètres (22,4 % du parcours). Les alignements droits ne s'étireront que sur 46,5 % de la longueur totale de la voie ; les paliers ne représenteront que 21 % du parcours contre 33,3 aux pentes et 45,7 aux rampes ; l'une, de 15 ‰ se prolongera sur 7,300 kilomètres.

(26) [53].

(42) Cf. ci-dessus p. 58-59.

gnie ne renoncerait pas facilement à desservir une ville d'industries prospères, en outre tête de ligne de la navigation intérieure. En tous cas, nous n'avons pas trouvé de traces précises des intérêts montluonnais réclamant le respect des termes du décret. La situation est différente à Guéret ; ici, aucun espoir de voir entreprendre la construction d'une autre voie ferrée ; les intérêts économiques ne sont guère puissants dans une ville sans industrie et de rayonnement commercial restreint ; les influences politiques se sont exercées, tablant sur le respect dû aux termes de la concession. On s'appuie sur l'avant-projet de la compagnie qui donne satisfaction à la petite cité. Les dires de la commission municipale de Saint-Léonard viennent confirmer ces vues ; ils méritent d'être retenus, même en tenant compte de la circonspection qu'il est juste d'avoir devant les propos publiés dans les brochures locales :

« ... la compagnie d'Orléans a eu la chance de trouver sur son « parcours de mauvais pays où les terrains ne sont pas chers, où « elle peut économiser pour l'assiette de son chemin quelques « milliers de francs... » (27).

Peut-être est-ce là une raison importante du choix du tracé ; l'Etat est aussi intéressé à la chose.

La compagnie tolère ici les enquêtes sur son avant-projet, mais avec l'idée ferme de s'en tenir à son plan, menaçant de refuser tout autre tracé. Les conseillers municipaux n'ont peut-être pas saisi la raison profonde de l'itinéraire choisi, mais ils ont conscience des méthodes du réseau :

« ... On ne comprend pas assez, nous le croyons du moins, que « dans les questions qui se posent en ce moment, il s'agit, pour « les « clochers », de lutter contre des intérêts privés d'un ordre « tel qu'on ne peut en faire sortir l'intérêt général qu'en se réu- « nissant contre eux... » (28).

Cette impression d'impuissance vis-à-vis de la grande entreprise ferroviaire n'est pas un cas isolé (29) : sa réalité se vérifie ici où le tracé adopté est celui de l'Orléans ; les trains circulent le 29 décembre 1864 entre Montluçon, Busseau-sur-Creuse et Aun, quelques années plus tard entre Busseau et Saint-Sulpice-Laurière. Ce sentiment de faiblesse se renforce au moment où l'effet des conventions de 1858 et 1859 confirme une autorité accrue aux réseaux qui ont dans tous les rouages de l'Etat des amis zélés et bien souvent intéressés, plus enclins à satisfaire leurs désirs que ceux des notabilités locales. On soulignera l'amertume des hommes représentant les intérêts de leur cité, de leur province, tous recrutés dans les milieux de la bourgeoisie et de l'aristocratie, habitués à être consultés, écoutés, et qui brusquement sentent, en face d'eux, une force qui leur est infiniment supérieure, celle des

(27) [73].

(28) [73].

(29) Le conseil d'arrondissement du Rhône précise, à propos de la ligne Tarare-Lyon, que « il a fini par s'incliner devant la toute puissance de la compagnie » [34].

compagnies à monopole, une force contre laquelle tous leurs vœux se réduisent à néant, contre laquelle ils ont compris qu'ils ne peuvent pas triompher. Bien souvent, nous les voyons s'adresser à l'Empereur, en qui ils croient trouver une sorte d'arbitre défenseur de ce qui est qualifié par ce terme vague à souhait « l'intérêt général » ; ils oublient que lui-même et ses ministres sont parmi les plus ardents soutiens des grandes compagnies (30).

c) Deuxième section en zone montagneuse : Montluçon-Gannat.

Les volontés de l'Orléans sont également respectées pour la construction du tronçon de Commentry à Gannat. L'ouverture de la ligne Limoges-Montluçon permet d'établir l'itinéraire de Bordeaux à Lyon par Moulins ; on envisage depuis longtemps l'établissement d'une ligne plus directe permettant en même temps d'atteindre Clermont-Ferrand sans détour. Il reste peu de kilomètres à construire, puisqu'on est décidé à utiliser la ligne de Moulins jusqu'à Commentry. Cette économie est discutée (31). Le 3 avril 1861, une lettre du Ministère au Préfet de l'Allier annonce l'ouverture des enquêtes relatives aux lignes Commentry-Gannat et Gannat-Montbrison ; les deux sections se prolongent l'une l'autre sur la voie transversale prévue. La première seule doit voir le jour (32). Les enquêtes relatives à cette section sont presque contemporaines de celles qui sont ordonnées entre Limoges et Montluçon ; le 14 juin 1861 est déclaré d'utilité publique un chemin de fer s'embranchant près de Commentry sur le chemin de Montluçon à Moulins, aboutissant au chemin de Saint-Germain à Clermont en un point à déterminer entre Gannat et Montagnet. L'établissement de la ligne ne peut qu'être difficile ; il exige des viaducs et des tunnels ; il est souhaité avec force par les houillères de Commentry, soucieuses de s'assurer un débouché direct vers la Limagne et Clermont-Ferrand. L'échec de la construction par la compagnie minière est suivi, très vite après, des études menées par l'Orléans. La configuration du relief ne permet pas un nombre considérable de variantes ; néanmoins, des intérêts opposés se manifestent pour obtenir le passage de la ligne, mais ce ne sont que pour des détails du tracé.

La ville de Gannat, inquiète de l'imprécision de la déclaration d'utilité publique, mène campagne : les délibérations du conseil municipal, notamment en 1861, sont là pour en faire foi. Le succès est venu, et la ligne de Montluçon rejoint là celle de Paris à Clermont : la vie de Gannat, son activité économique, doivent beaucoup à cette bataille gagnée. Les points terminus étant fixés, des discussions ont lieu sur le

(30) L'exemple de Rouher prêtant un appui précieux à la compagnie P.L.M. est mis en valeur par M. BLANCHARD [245], p. 1-56.

(31) Le maire de Saint-Pourçain-sur-Sioule qualifie cette voie ferrée de « mauvaise » avec des pentes et courbes contraignant à la lenteur. Il réclame un autre tracé desservant ses administrés [54]. Son impartialité peut être mise en doute ; en fait, l'état actuel de la voie près de Chamblet lui donne raison.

(32) Le P.L.M. n'a jamais envisagé sérieusement l'établissement de la ligne Gannat - Montbrison ; sa construction en zone montagneuse serait onéreuse ; son exploitation aurait arraché du trafic aux lignes existantes, sans être génératrice d'un mouvement propre important. Le trafic transversal, à grande distance, emploierait les lignes construites, rien ne pouvait le faire échapper au P.L.M.

tracé entre Louroux-de-Bouble et Gannat. Le point choisi pour franchir la Sioule varie suivant les intérêts en jeu. Des difficultés surgissent aussi avec le département de l'Allier dont le projet de réseau local est fonction du tracé de la ligne d'intérêt général : certains choix scindent le réseau départemental en créant d'impossibles conditions d'exploitation.

L'itinéraire à suivre au départ de Commentry n'est pas l'objet de moins d'oppositions. Au nord, les populations demandent le détour par Montmarault :

« ... où les voyageurs peuvent trouver des auberges, des voitures. Placée au point de séparation de la montagne et de la plaine, cette localité peut fournir au commerce des grains, des vins et des bois... » (33).

Vers le sud, la compagnie des houillères de Saint-Eloy mène le jeu : le secrétaire général de la société répond aux arguments du marquis de Bellenaves : le tracé par le Puy-de-Dôme ne satisfait pas seulement les intérêts des mines ; il permet de répandre la chaux dans une région agricole qui l'attend, et de desservir les grandes foires de Montaigut.

La compagnie décide, après six ans d'enquêtes et de controverses, la construction de la ligne par Mazerier, évitant d'imposer de notables allongements de parcours aux marchandises en transit ; l'itinéraire comporte de fortes pentes, notamment pour éviter la construction d'un long tunnel. Le conseil général des Ponts et Chaussées approuve, le 27 avril 1867, le tracé prévu par Mazerier, Saint-Bonnet-de-Rochefort et Louroux-de-Bouble. Le nombre et l'emplacement des gares proposés par l'Orléans sont aussi adoptés. Une fois encore, le réseau est l'élément décisif dans la fixation du tracé. La compagnie donne aussi satisfaction aux mines de Saint-Eloy puisque l'embranchement Lapeyrouse-Saint-Eloy est livré au trafic le même jour que la ligne elle-même.

Ainsi s'achève la réalisation d'une liaison Bordeaux-Lyon que les compagnies n'ont pas systématiquement voulue, mais que l'opinion publique appelle depuis longtemps de ses vœux.

3° La ligne Périgueux-Clermont-Ferrand.

La troisième ligne transversale du Centre est beaucoup plus engagée dans le Massif que la précédente. Dans son tracé actuel, cette ligne ne correspond pas exactement aux projets initiaux du Grand Central, mais chaque étape de sa réalisation est, avec plus ou moins de confusion, marquée par cet épisode du passé. La ligne s'étend progressivement de Périgueux vers l'est ; elle atteint Brive (17 septembre 1860), Tulle (20 août 1871), Ussel (18 septembre 1880) et Clermont-Ferrand (6 juin 1881). Elle n'a jamais tenu une place importante dans le trafic, son profil excluant toute possibilité de vitesse et interdisant la constitution de convois lourds. Faire de cette voie la jonction directe Bordeaux-Lyon est une idée fréquemment reprise par l'opinion publique ; le nou-

(33) [54]. Note du Marquis de Bellenaves, 2 avril 1861. Une pétition lancée en même temps réclame le chemin de fer de Tours à Montluçon par la vallée de l'Indre ; elle a suffisamment d'audience pour figurer dans les rapports de police des commissaires de Commentry et Montmarault.

vel itinéraire est capable d'entraîner une économie de 300 kilomètres à une époque où le trajet s'établit encore par Les Aubrais.

L'auteur d'un opuscule de 1863 tient à souligner l'ampleur du trafic possible ; il rappelle la période de prospérité de la route sur laquelle circulaient les produits des îles et des continents étrangers vers la Suisse, la Savoie, le Piémont et l'Allemagne, et en sens inverse un grand courant de produits manufacturés. Il montre le lien entre la désertion de l'itinéraire et le ralentissement d'activité des ports de l'Atlantique au profit de ceux de la Manche et de la Méditerranée. Le rôle de transit n'est pas le seul susceptible de donner du trafic : les productions régionales peuvent aussi l'alimenter ; l'approvisionnement de Lyon et des cités de la Loire, auquel concourt la Limagne, la diffusion du charbon, du fer et de l'acier, et surtout tous les échanges que détermine l'industrie de Thiers, y contribueront. La ligne peut être le point de départ d'une économie nouvelle sur les plateaux entre Tulle et Clermont ; d'autres régions du Massif Central ont été vivifiées par la voie ferrée ; le prix de l'hectare y est passé de 150 à 2.500 francs avec la possibilité d'exportation du bétail ; des hectares de forêts se sont brusquement trouvés susceptibles de fournir une marchandise aux larges débouchés, des mines se sont ouvertes. Mais seule une volonté unique est capable de construire et d'exploiter la grande transversale ; or les compagnies du P.L.M. et du P.O., chacune avec l'idée de retenir le trafic sur leur ligne et de lui imposer d'heureux détours, font tout pour empêcher la réalisation de la jonction (34). L'allongement de parcours pour se rendre de Bordeaux à Lyon est sans inconvénient pour les compagnies, à une époque où il n'existe pas de concurrence, surtout sur cette relation privée de voie d'eau.

La ligne de Périgueux à Clermont est finalement exploitée malgré les entraves et les lenteurs. Les sections de Périgueux à Brive et Brive à Tulle, concédées au Grand Central, sont construites par l'Orléans (35). La voie de Brive à Tulle n'est considérée à l'origine que comme un embranchement de faible importance dont la construction est difficile et onéreuse (36). L'exécution du tronçon Clermont-Tulle est l'œuvre de la compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle. Mises à part les difficultés rencontrées à propos des projets de construction ferroviaire des mines de Champagnac (37), quelques discussions ont lieu au sujet du tracé dans la région d'Ussel (38) ; le but est d'infléchir le tracé vers le sud, abandonnant Eygurande et évitant de coûteux travaux d'art (39) pour desservir les houillères de Messeix et Singes, les carrières de Savennes, Ruère et Gioux et pour se rapprocher des sources thermales. Un embranchement houiller vers Vendes se ferait au départ d'Ussel.

(34) [33].

(35) [63].

(36) Le tracé comprend une moitié du parcours en courbes de petit rayon ; le trafic escompté est si faible qu'on envisage un moment l'établissement d'un chemin de fer sur route.

(37) Cf. ci-dessus p. 55-56.

(38) [66].

(39) 1.798 mètres en tunnel, un viaduc de 67 mètres sur le Chavenon (délibérations de la commune d'Ussel, 7 mars 1869).



Ainsi, trois lignes est-ouest se trouvent en service. L'opinion publique ne renonce pas pour autant à réclamer des constructions nouvelles ; les plans du Grand Central hantent les esprits. Une liaison Bordeaux-Lyon par la vallée de la Dordogne, passant par Aurillac, Massiac, Firminy et Saint-Etienne est encore réclamée en 1881 (40) : une grande partie de l'itinéraire est déjà construite. S'agit-il de besoins économiques réels ou n'y trouvons-nous que la réaction contre la médiocrité des services sur les lignes transversales ? Les protestations contre les méthodes d'exploitation sont constantes ; vers la fin du XIX^e siècle, on se plaint de la longueur du parcours ; ceux qui n'hésitent pas devant la dépense passent par Paris. Cette négligence des relations interrégionales se manifeste tout au long de l'histoire de leur fonctionnement : en 1905, une pétition relative à la circulation entre le Sud-Ouest, le Centre, la France de l'Est et l'Europe Centrale (41) demande l'accélération des relations par Gannat, l'utilisation d'un matériel confortable avec voitures à couloir et toilettes, wagon-lit et wagon-restaurant, la création de voitures directes Bordeaux-Lyon par Clermont-Ferrand et aussi un acheminement plus rapide des marchandises pour lesquelles les compagnies disposent d'un délai de seize jours. Des échos récents de ces plaintes se retrouveraient aujourd'hui dans maintes délibérations d'organismes économiques. Si, jusqu'à nos jours, des protestations se multiplient au sujet des liens est-ouest, il n'est pas étonnant qu'à une époque où l'automobile ne s'est pas affirmée comme moyen de transport, de grands projets de constructions ferroviaires aient encore été élaborés. La guerre de 1914-1918 a interrompu les perspectives de transformations ; avant même qu'elle ne s'achève le projet devait être repris.

La construction de chaque ligne est marquée des mêmes épisodes, du déchainement des passions locales, de l'expression de la volonté de la compagnie qui reçoit presque toujours l'approbation ministérielle. A ce point de vue, l'étude présentée a une valeur générale. Chaque cas particulier n'offre que des variantes d'un schéma très banal. L'étude de la lente élaboration du système des communications interrégionales conduit à des conclusions assez analogues à celles que nous a suggérées le plan Freycinet : une opposition évidente apparaît entre la volonté des intérêts économiques régionaux, soucieux de voir s'établir un réseau harmonieusement réparti et facilitant des échanges variés, et ceux qui s'orientent vers un renforcement de la concentration économique sous l'influence décisive des milieux financiers.

(40) [36].

(41) [37].

Sixième Chapitre

LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT DEVANT LE DÉVELOPPEMENT DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE

Le triomphe du chemin de fer modifie les conditions d'utilisation des autres moyens de transport. La voie ferrée s'impose absolument pour certains échanges. Son installation détermine une multiplication sans précédent du volume des marchandises ; elle nécessite un renforcement de la circulation routière pour permettre les transports terminaux. La route morte qu'on se plaît parfois à imaginer est dans une large mesure une fiction ; sa fonction est transformée, mais la route n'est pas pour autant désertée.

Le trafic des péniches résiste plus efficacement à la concurrence ferroviaire que celui du roulage. Cependant, une sélection s'opère dans la nature des produits transportés ; les voies navigables perdent une partie des marchandises qu'elles acheminent traditionnellement. Le problème des rapports des moyens de transport par fer et par eau est envisagé avec le souci de ne pas désarmer les usagers devant la toute puissance des monopoles. Aussi, les projets d'aménagement de la Loire ou de transformation du canal de Berry sont nombreux.

L'application de la traction mécanique permet une nouvelle orientation de l'activité routière dès la fin du XIX^e siècle. Les administrateurs des chemins de fer sourient à l'époque au récit des essais des tramways et surtout des premières automobiles. Les services des Ponts et Chaussées sont cependant vite conduits à repenser le système des comptages de la circulation sur route devant le nombre croissant des engins mécaniques.

I — LES NOUVELLES FONCTIONS DE LA ROUTE A L'ORIGINE DU CHEMIN DE FER.

1° *La ville devant l'évolution des techniques de transport.*

La construction des chemins de fer s'étend sur une longue période : la croissance systématique du réseau entraîne une transformation progressive des caractères des mouvements routiers. Chaque ville nouvellement atteinte par le rail devient le lieu d'un transbordement, en même temps que les fonctions de la route se modifient dans la région déjà traversée par les trains. Les villes se maintiennent plus ou moins longuement dans ce rôle suivant les plans d'équipement, la conjoncture financière et économique : dès qu'elles sont dépassées dans diverses directions par la voie ferrée, d'autres prennent leur place. L'arrivée du rail à Bourges s'accompagne de la disparition des services routiers qui doublent le chemin de fer, Bourges-Paris et Bourges-Vierzon ; mais les fréquences sont accrues vers Fourchambault et Nevers ; des services nouveaux prolongent le chemin de fer assurant des relations plus rapides avec Paris : deux voitures par jour partent pour Clermont-Ferrand par Montluçon, Nérès et Riom ; la voiture d'Autun, devenue bi-quotidienne, est prolongée jusqu'à Chalon-sur-Saône (1). Les progrès du réseau ferré conduisent le train jusqu'à Limoges, Nevers, Saint-Etienne, Lyon et Clermont-Ferrand. Les services routiers autour de Bourges se modifient ; en 1861, les liaisons locales se sont seules maintenues : Bourges à Issoudun, Dun-le-Roi, Saint-Amand, Cosne, La Châtre et Henrichemont. Un service lointain subsiste entre Bourges, Montluçon et Clermont-Ferrand, atteint après 16 heures de route (2) ; il disparaît, dès l'ouverture de la voie ferrée directe établie par la vallée du Cher.

Ces relations éphémères, nées des circonstances, disparaissent avec la progression du rail. Le transfert et l'entrepôt des marchandises ont assuré l'essor des ports de la Loire ou du Rhin où se faisait le passage de la voie de terre à la voie d'eau, où on changeait d'embarcation. Les villes qui jouent un rôle identique pour la route et le rail n'offrent pas d'exemple d'une prospérité similaire ; d'une part chacune n'exerce ce rôle qu'un temps trop bref pour que des transformations profondes puissent s'en suivre, d'autre part ce n'est pas la manipulation des marchandises pour elle-même qui a déterminé l'essor de ces cités fluviales, mais les activités qui y sont liées, notamment l'importance du commerce d'entrepôt et des maisons de commission. Ces conceptions commerciales sont dépassées au milieu du XIX^e siècle. Le chargement et le déchargement exigent la présence de quelques manœuvres supplémentaires mais ces activités ne sont, pas plus que nos triages modernes, génératrices d'enrichissement, d'accumulation de capital dans les mains de la bourgeoisie locale ; ainsi manque la base indispensable au développement de nouvelles activités économiques.

(1) [86] Août 1847.

(2) [99 bis].

2° Le roulage au service du rail.

La route devient le lieu d'une circulation à faible distance, multipliée en tonnage et largement orientée vers les gares du chemin de fer, vers les ports de la navigation intérieure ou maritime. Sa collaboration avec le rail est intime dans la première phase de la construction ferroviaire où de vastes espaces sont uniquement desservis par le roulage ; le développement ultérieur du réseau limite les kilomètres qu'il parcourt, mais le renforcement croissant des masses à transporter garantit une vie réelle au transport routier. G. Chabot note, à propos de la route de Pont d'Ain à Meximieux dans la région lyonnaise :

« ... son trafic entrait dans une nouvelle phase. Comme toutes les routes de France elle servait surtout à conduire aux gares La route ne sert plus qu'à desservir les gares, situées chacune à un bout ; aussi se forme-t-il naturellement deux tronçons, chacun sous l'influence d'une gare... » (3)

Cette analyse est applicable à l'ensemble des routes françaises ; par contre, la diminution du trafic signalée entre 1849 et 1879 — elle est de l'ordre de 80 % (4) — se retrouve à des degrés divers sur toutes les routes directement parallèles au chemin de fer, comme c'est le cas pour celle de la Côteière, mais elle reste beaucoup plus limitée sur les autres nationales (5) ; quant aux itinéraires secondaires, ils voient se maintenir ou croître leur trafic ; l'augmentation est particulièrement sensible sur les chemins vicinaux, si on en juge d'après les évaluations administratives, sans d'ailleurs qu'on possède un dénombrement précis (6) ; ces routes rurales sont l'objet de grands efforts d'entretien, elles sont multipliées, témoignage de leur intérêt économique (7).

Ces tronçons à forte circulation sont de plus en plus nombreux. Les itinéraires employés offrent une extrême instabilité pendant la phase d'extension du réseau ferré : l'ouverture d'une ligne avec toutes ses stations modifie brusquement l'état des relations établies dans une région. Une agglomération éloignée du chemin de fer utilise successivement les services de deux ou trois gares. Aigurande a eu pour station la plus proche Châteauroux (48 kilomètres), Argenton (30 kilomètres), La Châtre (26 kilomètres), Cluis (10 kilomètres), avant de bénéficier de son propre établissement (fig. 7). Aussi est-ce sur une vue mouvante des itinéraires employés que nous restons en ayant présent à l'esprit cette étonnante convergence que représente chaque gare, petite ou grande : à l'époque de la traction animale, la grande gare n'attire pas le trafic plus que la petite : la distance prime sur toutes les autres considérations.

Le chemin de fer détermine le développement de nouveaux échanges qui utilisent la route sur de très faibles distances : la nature de la circulation routière se transforme, en même temps que le trafic se

(3) CHABOT [194] p. 44-46.

(4) Idem, Ibidem p. 47.

(5) REINE [370] p. 81.

(6) DE FOVILLE [209] p. 121.

(7) [197].

répartit différemment entre les itinéraires. Le roulage apparaît comme un complément de la voie ferrée. Pour assurer des échanges plus massifs et lointains, la route doit offrir un asile aux rails.

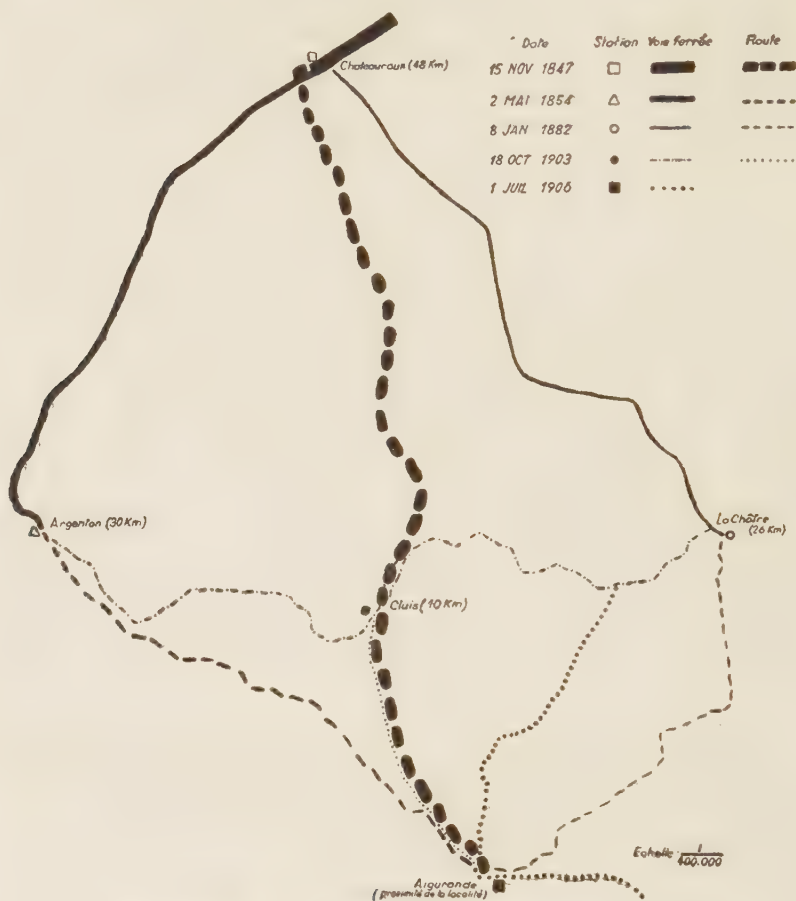


Fig. 7. Instabilité des directions du trafic sur les routes à l'époque du développement du réseau ferré

Les routes employées pour relier la localité d'Aigurande à la gare la plus proche varient à mesure que de nouvelles lignes sont construites : on utilise successivement les gares de Châteauroux, Argenton, La Châtre et Cluis avant que l'agglomération soit dotée de sa propre station.

3° Le chemin de fer sur la route : les réseaux d'intérêts locaux.

La loi du 12 juillet 1865 crée les conditions juridiques du développement des chemins de fer d'intérêts locaux (8) ; elle reçoit peu d'application dans les premières années qui suivent sa promulgation et la Société des Agriculteurs de France s'émeut du manque de résultat en 1873, 1874 et 1875 (9). Les avantages sont pourtant évidents ; le

(8) PICARD [269] p. 23-24.

(9) [67].

problème des expropriations disparaît ; les frais de terrassements, de constructions d'ouvrages d'art, d'entretien et d'exploitation sont très réduits par rapport à ceux que le chemin de fer normal suppose. Les clôtures et le gardiennage sont inutiles. Le train s'arrête comme la diligence devant une auberge de village ; on y dépose les marchandises. Il peut au besoin stationner en rase campagne pour charger des denrées agricoles ou laisser des amendements. La route retourne à son ancien usage en cas d'insuccès.

La participation au mouvement des affaires exige l'établissement d'un système de communications autour des gares du réseau principal ; en l'absence d'autre moyen de transport satisfaisant, le chemin de fer semble une bonne solution. Mais des constructions économiques doivent être possibles :

« ... Le développement du réseau ferré d'intérêt général a pour
« conséquence la transformation du réseau de routes et chemins
« départementaux et sa conversion partielle en chemin de fer d'in-
« térêt local.

« Nous retrouverons nécessairement dans la création des chemins
« de fer, les trois périodes correspondant à la construction des
« routes nationales, départementales et chemins vicinaux, avec
« cette différence qu'au lieu de s'échelonner sur la longueur d'un
« siècle, ces périodes seront précipitées, en raison même de la
« facilité croissante des communications... » (10)

N'envisage-t-on pas de déclasser des centaines de kilomètres de routes nationales !

De 1880 à 1900, les conseils généraux consacrent des débats passionnés aux problèmes des tracés (11) et des clauses financières qui lieraient les sociétés aux départements. Les assemblées de Dordogne, Corrèze, Cher et Haute-Vienne ont connu ces séances dont les débats remplissent les compte-rendus des Conseils Généraux. Elles ont raison de se méfier de maintes propositions assorties d'exigences considérables. Les spéculateurs tentent les opérations les plus douteuses, espérant abuser les élus départementaux par l'étalage de leurs titres : E. Chabrier écrit au préfet de la Corrèze pour demander la concession des chemins de fer prévus et fait suivre son nom de plus d'une douzaine de références (12). Tous ne sont pas si haut en couleur, mais beaucoup sont des financiers plus ou moins scrupuleux.

Les compagnies d'intérêt local ont souvent plusieurs réseaux régionaux : les Chemins de Fer départementaux exploitent des groupes de lignes centrées sur Loches et sur Périgueux ; les Chemins de Fer

(10) [70]. Rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées THÉVENET (1882).

(11) H. CAVAILLES [302] explique le tracé des « tortillards » par de simples complaisances électorales. Ses considérations rappellent celles que nous signalions à propos des lignes du plan de 1883.

(12) [67]. Lettre de E. Chabrier au Préfet (31 mars 1877). Chabrier de l'Île de la Réunion, chevalier de la Légion d'Honneur, propriétaire à Paris, ancien élève de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures..., Président du Conseil d'administration des chemins de fer d'intérêt local de la Meuse (sur accotement des routes), Vice-Président du Conseil d'administration de la Banque de la Nouvelle Calédonie..., Vice-Président du Comité d'admission de la classe 51 (matériel agricole) pour l'Exposition Universelle de 1878..., etc...

Economiques rayonnent sur le Bourbonnais et ses confins du nord et de l'ouest (13). D'autres compagnies ont une exploitation plus restreinte ; ce sont souvent des régies départementales. Les lignes étudiées et réalisées sont contemporaines des constructions faites au titre des conventions de 1883. La situation démographique des campagnes françaises offre une physionomie sans rapport avec celle que nous connaissons : l'importance du peuplement suppose une masse de déplacements individuels destinés à se réduire par suite de la diminution des densités rurales. Cette évolution est souvent très avancée avant que les projets ne soient achevés : sur les 2.199 kilomètres de lignes d'intérêt local construites dans la région étudiée, 40 % seulement l'ont été jusqu'en 1900, les 60 % restant ayant été réalisés entre le début du siècle et 1925 (fig. 8).



Les réseaux secondaires s'étendent encore au début du XX^e siècle : leurs voies sont nombreuses dans les secteurs où les lignes affluentes des grands réseaux sont peu développées. — B : Bourges — C : Clermont-Ferrand — L : Limoges — N : Nantes — Ni : Niort — P : Périgueux — R : La Rochelle — T : Tours — U : Ussel.

(13) Les Chemins de Fer Départementaux ont en outre un réseau saintongeais, un réseau dans le Sénonais ; les Chemins de Fer Economiques disposent d'importants réseaux dans l'Est, le Nivernais, le Bordelais.

L'opposition est marquée entre des zones de faible et de grand développement du réseau des voies ferrées économiques : à côté des hauts plateaux limousins où le relief et le faible trafic s'allient pour limiter les constructions, leur rareté est aussi remarquable dans le périmètre Tours-Châteauroux-Montluçon-Saint-Sulpice-Laurière-Poitiers. Au contraire, au Sud-ouest et au Nord de ce secteur, aux confins du Berry et du Bourbonnais, nous relevons la multiplicité des lignes. Des partages se sont opérés entre les grandes compagnies et les réseaux secondaires : à côté de la ramification des lignes de l'Orléans autour de La Châtre et autour du Blanc, l'importance du réseau des chemins de fer économiques apparaît dans les secteurs de Bourges, Montluçon, Gannat, Saincaize et Tours, Orléans, Vierzon. Ces régions ne semblent pas présenter un plus grand intérêt pour l'Orléans, les unes que les autres ; la répartition des services résulte des influences locales ; ici, un réseau à voie étroite est livré rapidement à l'exploitation ; là, d'interminables débats de procédure, des discussions financières retardent toute exécution et on attend avec espoir les constructions d'intérêt général.

Les voies étroites restent exceptionnellement sous forme d'un tronçon unique ; la relation Poitiers-Saint-Martin-Lars est la seule exploitée par les Tramways de la Vienne (14) ; ces conditions sont défavorables à une bonne gestion et à une exploitation satisfaisante, chaque ligne devant posséder son propre matériel, notamment celui qui permet de faire face aux pointes de trafic à l'occasion des foires. Le plus souvent, ces exploitations constituent des réseaux cohérents, aux mailles plus ou moins serrées ; les assises locales qui les ont dessinés leur assignent pour tâche de desservir tout le département ; les exploitants cherchent à concilier les vues d'assemblées départementales voisines en créant des lignes chevauchant les circonscriptions administratives : le réseau Berry-Bourbonnais avec ses voies Saint-Amand-La Guerche, Lapeyrouse-Sancoins, Varennes-sur-Allier-Commentry, est caractéristique. Des détours dans les tracés sont prévus pour permettre à ces voies de desservir un grand nombre de villages et hameaux. Les plus anciennes lignes aboutissent à des gares de correspondance avec le réseau d'intérêt général, souvent des marchés ruraux ; ce ne sont qu'exceptionnellement des villes ; cela s'explique sans doute par l'opposition des grandes compagnies qui auraient protesté si des voies secondaires avaient porté atteinte à leur monopole, et aussi par l'attraction, beaucoup plus faible qu'aujourd'hui, de la cité sur le milieu rural, La Guerche, Châteaumeillant, Varennes-sur-Allier, Saint-Bonnet-de-Rochefort, Volvic, Esvres, sont des terminus. Les lignes plus récentes facilitent l'accès des ruraux à un centre commercial plus important, Blois par exemple. De même, l'influence de Limoges sur sa région se traduit dans le dessin du réseau des Chemins de Fer départementaux de la Haute-Vienne.

Tantôt au milieu de la route, tantôt sur l'accotement, parfois même sur une plateforme qui leur est propre, les « tacots » traversent villa-

(14) Le réseau des voies ferrées économiques du Poitou exploite deux lignes sans liaison matérielle (Lusignan-Lencloître et Châtellerault-Chauvigny-Bouresse).

ges et campagnes ; ils sont indispensables jusqu'à ce que la concurrence de l'automobile vienne compromettre leur existence. Ils assurent d'importants échanges et ont leur place dans l'explication des transformations rurales. On ne saurait oublier le charme particulier des voyages lents, dans leurs étroits wagons aux plateformes éventées et enfumées, avec d'interminables arrêts dans de minuscules bourgades. De leur naissance à leur mort, beaucoup conservent le même matériel, la même vitesse ; ceux qui ont adopté l'autorail ont survécu quelques années de plus.

* * *

La route, même lorsqu'elle est utilisée pour le passage du train, n'est conçue que comme affluent des voies ferrées des grands réseaux. La voie d'eau conserve une activité propre ; les problèmes de ses rapports avec le chemin de fer sont foncièrement différents de ceux que nous venons d'étudier.

II — LA CONCURRENCE DES VOIES D'EAU ET DES VOIES FERRÉES.

Le rôle indépendant de la navigation intérieure conduit à une lutte des deux moyens de transport pour la conquête du trafic, chaque fois que l'occasion s'en présente. Le Centre et le Centre-Ouest de la France sont démunis de voies construites et la navigabilité des rivières est limitée. Le chemin de fer s'impose vite dans les régions qu'il atteint. La concurrence n'intervient ici qu'entre le système des canaux branchés sur la Loire, la circulation sur la basse partie du fleuve et le rail ; ailleurs, le développement du réseau ferré s'est accompagné de l'inactivité partielle et plus souvent totale des itinéraires par eau traditionnellement utilisés.

1° *Aspect des luttes tarifaires.*

Les luttes tarifaires sont envisagées avant même que les chemins de fer soient mis en exploitation. Les tarifs qu'on imposera aux minerais du Berry dirigés sur Montluçon doivent permettre d'en réserver le transport aux wagons. Le prix s'abaissera à 0,04 F pour une tonne à un kilomètre, pour les minerais de Bourges, proches du canal ; ceux de la vallée du Cher où passe la ligne, mais éloignés de la voie d'eau, pourront payer davantage, et un prix de 0,06 F. doit permettre de capter le trafic ; pour eux, l'usage de la voie ferrée économiserait le prix de trente kilomètres de voiture. Nous sommes bien en présence d'un tarif de concurrence caractéristique (15).

Cette lutte contre la voie d'eau est un souci constant des compagnies ferroviaires. Les industries du Berry peuvent être desservies soit par la ligne du Bourbonnais, soit par celle de l'Orléans, soit par le canal latéral à la Loire. Une correspondance suivie est échangée entre l'Orléans et le P.L.M., où les problèmes de la concurrence entre techniques de transport tiennent une place essentielle. L'Orléans repro-

(15) [47].

che au P.L.M. son manque d'efforts pour s'emparer du trafic des voies d'eau parallèles à la ligne du Bourbonnais : il l'explique par la volonté de réduire les tonnages transmis au Guétin d'une compagnie à l'autre, tant que l'acheminement est établi par Vierzon ; ainsi se trouvera diminuée l'indemnité annuelle due au réseau d'Orléans (16). La concurrence des canaux joue pleinement : les fers et produits métallurgiques abandonnent le rail, et aucun aménagement tarifaire n'est conçu pour conserver leur transport. La réponse de la compagnie P.L.M. nous documente sur l'importance des avantages consentis par la navigation intérieure ; une baisse de prix considérable intervient ; les péages diminuent également ; à partir de 1858, le transport d'une tonne de fers et de fontes ouvrés de Fourchambault à Paris, passe de 37,15 F. (12,15 F. de péage + 25 F. de frêt) à 11,10 F. (2,10 F. de péage + 9 F. de frêt) ; le prix de la tonne-kilomètre s'établit à 0,035 F. ; le chemin de fer ne peut en consentir de semblable. Malgré l'éventail tarifaire, il exige de 13,80 F. à 15,60 F., suivant la valeur de la marchandise ; les usines de Fourchambault remettent un tonnage près de quatre fois plus grand au rail qu'au canal, grâce aux qualités techniques du premier : vitesse et régularité. Par contre, la lutte s'avère impossible pour l'apport des riblons et ferrailles de Paris vers le Nivernais : la voie d'eau les véhicule pour 8,50 F.

La concurrence des voies d'eau est très forte et le chemin de fer ne joue qu'un rôle secondaire pour l'industrie ; on ne l'utilise qu'en cas d'urgence ou si on ne peut faire autrement. Ces derniers arguments sont écrits dans le but précis de minimiser le trafic d'une ligne (17) et, pour ce faire, les auteurs n'hésitent pas à réduire le rôle du chemin de fer dans le développement industriel. D'autres observations méritent l'attention. On décrit le groupement des entreprises industrielles sur les bassins houillers, à proximité des canaux, et l'affaiblissement de la production des usines dispersées ; les courants de trafic se modifient : l'aire de distribution des produits métallurgiques du Berry et du Nivernais se restreint au profit de la région stéphanoise. La compagnie d'Orléans ne se satisfait pas de ces réponses : elle rappelle les bas tarifs pratiqués par le P.L.M. pour arracher au Rhône le transport des produits lourds ; même la houille échappe au fleuve à Givors ; une politique analogue doit être suivie à Roanne et conserver au rail ce qu'il a amené du Stéphanois. La compagnie conclut en soulignant que : « ... La ligne du Bourbonnais est dans des mains qui n'ont pas d'intérêt à la faire produire... » (18).

(16) Cette correspondance s'explique par les clauses financières relatives à la prise de possession de la ligne du Bourbonnais par le P.L.M. lors de la liquidation du Grand Central (cf. ci-dessus, p. 46-50. L'Orléans devait recevoir une indemnité annuelle à partir du jour où les marchandises cesseraient d'emprunter la ligne de Vierzon grâce à l'ouverture de la section Nevers-Montargis ; le taux de l'indemnité devait être calculé d'après le volume du trafic entre Roanne et Saincaize dans la période antérieure à cette ouverture.

(17) [18]. Les auteurs de la lettre trahissent eux-mêmes leurs intentions en écrivant : « ... Cette ligne ne donne que des produits insignifiants, par eux-mêmes, et son trafic avec les autres sections du Bourbonnais est nul ou à peu près... » Or, elle dessert Saint-Etienne, Roanne, Clermont-Ferrand et achemine à cette époque des houilles de l'Allier et du bassin de Brassac !

(18) [18].

Les oppositions d'intérêt des deux réseaux permettent de saisir l'importance attachée à la lutte contre la péniche ; c'est un cas particulier dû à une clause financière qui réduit la volonté de conquête du trafic des représentants du P.L.M.

L'idée d'un nécessaire aménagement des voies d'eau est souvent défendue et reçoit l'appui de l'opinion publique régionale, soucieuse de ne pas dépendre totalement des grandes compagnies. Le but est de permettre à la navigation intérieure de maintenir son rôle économique propre, face au rail, et non d'assurer des échanges limités comme la route.

2° *Les plans d'aménagement de la Loire et du canal de Berry.*

La Loire offre un mouillage de 0,50 m., contre 1,50 m. aux canaux et rivières canalisés qui y aboutissent ; des ports ont été créés et des travaux réalisés sur ces voies ; chacune s'est transformée en un cul-de-sac, par suite de la carence des pouvoirs publics à l'égard du fleuve. Les anciennes compagnies de navigation ont cessé leur activité après avoir été désintéressées par l'Orléans. Les marins isolés ne sont pas assez influents pour obtenir la régularité nécessaire d'entretien ; le balisage est mal fait. L'exploitation des bateliers est de plus en plus précaire et les chemins de fer achèvent de rendre leur activité impossible en utilisant des tarifs de concurrence extrêmement bas ; le système de la garantie d'intérêt le leur permet sans inconvénient financier, puisque l'Etat assure un minimum de profits aux capitaux investis. Ainsi l'argent de l'Etat favorise la destruction de la batellerie sur la Loire ; l'absence d'un mouillage suffisant condamne la navigation sur le fleuve, trait d'union indispensable entre les éléments d'un réseau navigable. L'observation du trafic sur la Seine et la Saône, où le lit est entretenu, montre une vie de relation importante sur l'ensemble des réseaux qui s'y rattachent. La batellerie a cependant son rôle à jouer dans l'économie : elle seule aurait pu assurer des prix de transport assez bas aux matières premières et permettre une diffusion généralisée des engrais chimiques (19), acheminer des masses indivisibles d'un certain volume et d'une certaine longueur (20) ; son existence aurait été une garantie contre la toute puissance tarifaire des grands monopoles ferroviaires. La prospérité de l'un n'exclut pas celle de l'autre : les conditions de la circulation dans la France du Nord permettent de le constater. La navigabilité de la Loire aurait ouvert aux charbons des houillères françaises et aux engrais chimiques de l'Est des débouchés nouveaux dans tout l'ouest ligérien et armoricain, alors que Combleux-les-Orléans était la limite occidentale de distribution de ces produits. Ces considérations auraient dû inciter les pouvoirs publics à une étude rapide des mesures à prendre pour pallier l'insuffisance des possibilités de navigation ; aménagement du fleuve, construction d'un canal latéral, tels sont les thèmes d'un débat bien souvent repris (21). Il aurait été

(19) Le prix moyen de transport d'une tonne d'engrais chimiques à un kilomètre est de 3 à 4 centimes par voie ferrée et de 1,5 centimes par eau en 1894.

(20) Les chemins de fer imposent double taxe aux bois de plus de 6,50 m. de long.

(21) GALLOUÉDEC [255]. Voir l'étude des techniques employées ou envisagées pour rendre le fleuve navigable.

nécessaire d'organiser d'abord jusqu'au Maine et rapidement jusqu'à Combleux-les-Orléans, une circulation aisée pour les bateaux, ouvrant ainsi des perspectives heureuses au port de Nantes dans la compétition internationale pour la desserte de l'Europe moyenne (22).

Cette campagne pour rendre la Loire navigable n'est pas la dernière en date ; elle est l'œuvre d'une société locale ; sa force repose sur les assemblées représentatives des intérêts des régions traversées : les élus des conseils généraux y côtoient les membres des Chambres de Commerce et d'Agriculture des départements de l'Ouest et du Centre. Le rapport qui permet de présenter cette analyse est l'œuvre d'un conseiller général du Maine-et-Loire.

Nous retrouvons, dans les groupements qui tentent d'arracher une amélioration de la circulation sur le canal de Berry, ce même caractère provincial. Les industriels de Montluçon et ceux de Bourges mènent campagne pour sa transformation, malgré le développement du réseau ferré ; ils estiment une action rapide d'autant plus souhaitable que le trafic du canal s'abaisse ; ils savent qu'ils ne peuvent obtenir des aménagements que si son rôle économique est encore réel. Or, l'évolution du tonnage kilométrique entre 1893 et 1911 traduit son affaiblissement. On constate en même temps l'inégale importance des trois branches :

TRAFFIC SUR LES BRANCHES DU CANAL DE BERRY
entre 1893 et 1911

	Moyenne du tonnage kilométrique 1893 - 1911 en T/km	Tonnage kilométrique de l'année 1911 en T/km
<i>1^{ère} branche</i> Montluçon à Fontblisse	28.684.338	24.715.989
<i>2^{ème} branche</i> Fontblisse à Vierzon et Saint-Aignan-Noyers	18.815.242	15.168.803
<i>3^{ème} branche</i> Fontblisse à Marseilles- les-Aubigny	20.870.179	19.664.090

Les usagers demandent l'élargissement des branches un et trois en première urgence, soit 116 kilomètres, celui de la branche deux étant réservé pour plus tard (23). L'action est conduite par un comité inter-départemental des voies navigables du Centre, présidé par M. Hervet, déjà à la tête de la Chambre de Commerce du Centre, et administrateur-directeur d'une banque de Bourges portant son nom. Des industriels établis dans la vallée du Cher entre Montluçon et Vierzon participent

(22) Ces idées sont développées dans [95]. Société d'initiative pour l'exécution d'une voie navigable entre Nantes et Orléans (1894).

(23) On envisage même d'arrêter les travaux à Vierzon, le trafic en aval vers Saint-Aignan-Noyers étant très faible.

aux travaux de cet organisme. Le comité diffuse un questionnaire pour obtenir l'avis des maires : on insiste sur les industries éteintes qui peuvent renaître, sur celles existantes qui peuvent bénéficier des mesures envisagées et sur les avantages pour l'agriculture qui soucie au premier chef les édiles ruraux. La majeure partie des réponses reçues en 1912 conclut à l'inutilité des travaux envisagés ; seuls les maires de quelques agglomérations conçoivent de nouvelles possibilités de développement de leur cité qui semblent bien problématiques : le maire de Bourges attend d'un canal au trafic plus puissant la renaissance de l'industrie lourde et le réveil des hauts fourneaux ; celui de Dun compte sur la reprise de l'exploitation des gisements de minerais de fer. Les efforts du comité restent vains ; l'échec est total : les projets du canal Sancoins-Moulins retiennent à peine l'attention, ceux portant sur l'amélioration du vieux canal ne rencontrent que l'indifférence des milieux ruraux satisfaits des services ferroviaires, ou tout au moins sans illusion sur l'intérêt qu'ils peuvent retirer des travaux proposés (24). Le projet reste à l'étude pendant une vingtaine d'années et ne connaît jamais le succès (25).

* * *

La navigation intérieure est régionalement sacrifiée ; mais, si on étend l'observation au pays entier, on constate postérieurement à 1870 que les voies navigables sont loin de bénéficier d'investissements de construction et d'entretien aussi puissants que le réseau ferré. La multiplication des voies d'eau ne présente pas pour les grandes industries un intérêt aussi considérable que la construction ferroviaire : la sidérurgie fournit peu à la voie d'eau alors qu'elle a tout à espérer des commandes des compagnies de chemin de fer ; il n'y a pas de sidérurgie sans houille en cette fin du XIX^e siècle ; voici donc les groupements houillers soutenant le chemin de fer parce qu'ils vendent pour leur construction avant de leur vendre pour leur exploitation : le chemin de fer est et reste un des plus gros consommateurs de charbon du pays (26). Le canal n'exige de houille ni pour sa construction, ni ultérieurement pour y faire avancer les péniches généralement soumises, au XIX^e siècle, à la traction animale ; ne s'est-elle pas maintenue aussi longtemps que le canal de Berry lui-même ! Autrement dit, les plus puissants intérêts industriels et leur soutien financier sont favorables à la construction ferroviaire. Ils laissent l'Etat assurer le développement intense des canaux dans les régions économiques les plus vivantes où des transports à bas prix les favorisent sans pour autant compromettre sérieusement l'extension des voies ferrées ; le système des canaux du nord de la France imbriqués dans le réseau ferroviaire le plus dense de notre pays est significatif à cet égard. Par contre, lorsqu'un choix s'impose entre l'une ou l'autre technique, lorsque l'amélioration d'une voie navigable risque de compromettre la bonne exploitation d'une voie ferrée, les

(24) Les renseignements sur le canal de Berry ont été consultés dans les archives personnelles d'une famille industrielle du Berry qui a demandé à conserver l'anonymat.

(25) BOURON [294].

(26) GODFERNAUX [259].

intérêts locaux peuvent bien se liguer, ils peuvent bien tenter de remuer l'opinion publique, de faire appel à la lutte contre l'établissement du monopole, leur force n'est jamais suffisante pour imposer des réalisations que ne souhaitent pas les éléments dirigeants des chemins de fer soutenus par les sidérurgistes et les producteurs de houille. Dans la mesure où les projets d'aménagement des voies d'eau traduisent une volonté d'équipement régional face aux voies ferrées, expression de l'unité économique nationale, ils ont été le plus souvent voués à l'échec. Les lignes des conventions de 1883 sont construites parce que les kilomètres nouveaux signifient, outre leur intérêt régional, une production accrue d'acier et une consommation croissante de charbon ; le canal de Berry au contraire ne sera pas élargi parce que les travaux n'apportent satisfaction qu'à des intérêts locaux impuissants à se faire écouter en haut lieu.

III — TECHNIQUES NOUVELLES SUR LA ROUTE.

La fin du XIX^e siècle voit l'apparition de véhicules affranchis du rail et propulsés mécaniquement ; des exploitations éphémères sont organisées.

Le train Scotte, la voiture de Dion-Bouton marchent à la vapeur. Le Cher étudie avec soin les résultats obtenus sur le réseau de la Nièvre : dès 1897, un plan très complet de services par voitures automobiles est élaboré. Les exploitants hésitent à adopter la technique nouvelle (27) que beaucoup ne pensent utilisable qu'en ville (28). Certains esprits doutent de l'efficacité des nouveaux véhicules. Une circulaire du 10 mai 1902 souligne cependant l'accroissement du trafic mécanique et indique la nécessité de substituer les tonnes-kilométriques aux colliers, comme base des comptages. Ces derniers, fréquents et précis jusqu'au début du siècle, vont se raréfier, comme si la difficulté faisait hésiter à conduire l'opération ; les ingénieurs se sont trouvés désarmés devant cette nouvelle forme de circulation, et le souci technique de préciser les conditions d'usure des sections de route l'emporte de plus en plus sur la volonté de connaître le trafic. Ainsi s'ouvre, avec le siècle, un débat qui n'est pas achevé aujourd'hui.

L'intensification de la circulation automobile se traduit dans le nom-

(27) Les conditions imposées en rendent l'emploi commercial difficile : vitesse maximum 18 kmh réduite à 6 dans les descentes, les courbes et les agglomérations, nécessité de ne pas troubler les autres usagers de la route : « ... Le mouvement devra même être arrêté complètement toutes les fois que l'approche du train, en effrayant les chevaux ou autres animaux, pouvait être une cause de désordre ou occasionner des accidents. Un aide du mécanicien ou un agent du convoi devra se porter immédiatement à la tête des chevaux, les prendre à la bride s'il est nécessaire, et les guider jusqu'à ce que toute crainte de danger ait disparu... » [93].

(28) Un rapport du 8 avril 1879 d'un ingénieur du Cher signale que : « Les services publics automobiles paraissent indiqués pour des lignes de faible longueur traversant des régions très peuplées, comme aux abords des grandes villes, et comportant un grand nombre de trains journaliers ; elles peuvent ainsi, par des facilités offertes aux voyageurs et le faible prix de chaque trajet, réaliser des recettes suffisantes pour rémunérer un capital relativement peu important. » [93].

bre quotidien moyen des passages : en 1903, il s'élève à 7,9 sur la Nationale 10, 2,9 sur la Nationale 147, 3,4 sur la Nationale 148 dans leur traversée du département de la Vienne (29). L'étude des statistiques par section de comptage montre le lien de ces mouvements avec la ville : à proximité de Châtelleraut et de Poitiers, le nombre des passages est entre deux et six fois plus élevé qu'ailleurs. L'automobile circule autour des cités et seulement sur de faibles distances ; les possibilités du ravitaillement en carburant, la fréquence des réparations et l'état moyen des chemins, interviennent pour expliquer cette répartition. L'automobile à vapeur n'est pas abandonnée : en 1907, un train Renard unit Nérondes à Blet, dans le Cher, puis en 1908 Nérondes à La Charité ; la diligence lui porte une concurrence efficace ; le service cesse rapidement (30). Cette exploitation manquée est pourtant le point de départ d'une compagnie routière régionale qui connaît aujourd'hui un large rayonnement ; la Société Martin.

* * *

L'établissement du réseau ferré a des répercussions profondes sur toute l'organisation des transports. Des échanges nouveaux ou plus puissants animent la route à mesure que la proximité du rail s'affirme. Entre 1860 et 1920, la route n'exerce qu'une activité dépendante de celle du chemin de fer. Les techniques peuvent évoluer, elles ne modifient pas cette situation. La navigation intérieure pose d'autres problèmes ; certains nous échappent ici car nous sommes à l'écart des grands courants de la circulation française. Elle profite de l'accroissement des échanges ; le chemin de fer lui dispute certains éléments du trafic, mais elle conserve un rôle éminent et pendant des années les voies navigables ont une activité en progrès (31). Une grande partie des mouvements ferroviaires est alimentée de marchandises qui circulaient peu, avant l'existence du réseau ferré et dont quelques-unes seulement utilisaient la voie d'eau. Cette dernière a maintenu son rôle jusqu'à nos jours pour la circulation des produits pondéreux, en s'adaptant notamment au transport des hydrocarbures qui représentent, avec les charbons et les matériaux de construction, encore 75 % du total des marchandises acheminées.

Les progrès économiques supposent une utilisation de l'ensemble de l'équipement du réseau de transport ; même si des luttes tarifaires

(29) [97]. La même année, le nombre moyen des passages quotidiens, pour les routes Nationales N°

	10	148	147
s'élève à { motocycles	2,5	0,3	2
{ vélocipèdes	96,2	19,6	37

(30) [93].

(31) Tonnage moyen en :

	1850	1910
Canal de Berry	95.200 T	223.400 T
Canal latéral à la Loire	132.700 T	728.400 T
Canal de Briare	143.000 T	788.100 T
Canal du Centre	190.400 T	531.700 T
Seule la Loire, non entretenue,	voit l'effondrement de son activité :	
	125.700 T	21.500 T

d'après PICARD [268].

opposent la péniche et le wagon, chacun conserve une activité importante, tout au moins hors du cadre régional auquel nous consacrons notre étude.

CONCLUSION

Les facteurs économiques peuvent être regardés comme décisifs dans le choix des tracés ; tout juste, concèderait-on que pour des détails, les projets aient tenu compte des conditions topographiques, suivant le vœu des compagnies, et en dernière analyse pour des raisons de coût de construction et d'exploitation.

La diversité des conceptions économiques, qui a présidé au développement du réseau, est responsable des différences techniques de construction qui commandent en fait aux possibilités ultérieures d'utilisation des lignes. La voie ferrée achevée est certes susceptible d'amélioration, mais la faculté d'en réaliser à des prix rentables dépend du passé. Chaque stade de la formation a légué un ensemble de lignes avec des caractères communs : leur groupement successif a constitué le réseau national. Malgré l'uniformité apparente que confère un même écartement de voies, elles ne sont pas plus susceptibles que nos canaux d'assurer des trafics identiques. Est-ce un hasard si toutes les lignes aujourd'hui condamnées appartiennent à la dernière génération construite ? Assurément non. Ce n'est pas qu'elles étaient plus inutiles, mais c'est que les conditions de leur exploitation faisaient rejeter sur d'autres voies une partie du trafic, ce qui les désignait d'avance en cas de mutilation du réseau. La ligne Poitiers-Argenton, si ardemment souhaitée par le port de La Rochelle, aurait peut-être subsisté aussi bien que celles de Tours à Châteauroux ou d'Angoulême à Limoges, si elle n'avait pas appartenu à une génération où les frais d'aménagement ont été réduits au maximum. Le réseau ferré actuel, tant dans son tracé que dans son exploitation, ne peut être compris sans l'aide de l'histoire : ils résulte d'une adaptation constante à de nouvelles nécessités, en même temps qu'il traduit des faits économiques aujourd'hui dépassés ; les embranchements houillers du Massif Central sont caractéristiques à cet égard.

Les chemins de fer, longtemps maîtres des transports terrestres, perdent ce privilège avec la concurrence routière ; une phase nouvelle de l'organisation des transports s'ouvre : ce qui est en jeu c'est la possibilité du maintien du réseau lui-même, considéré par beaucoup comme inadapté aux besoins de l'économie actuelle.

TROISIEME PARTIE

DE L'ESSOR DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE AUX CONSÉQUENCES DE LA CRISE ÉCONOMIQUE SUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

LUTTE DES TECHNIQUES OU CONFLIT DES INTÉRÊTS

LA COORDINATION

INTRODUCTION

Le développement rapide du transport routier caractérise l'après-guerre de 1914 ; le mouvement se fait particulièrement intense vers 1927. L'automobile s'empare d'une partie du trafic ferroviaire ; mais l'expansion économique se traduit par un accroissement constant des tonnages à transporter ; la concurrence ne fait qu'amoindrir pour le chemin de fer les effets des progrès de la production, mais la courbe du trafic reste ascendante. Du jour où elle cesse de l'être, le problème des rapports du rail et de la route se pose sous un aspect qui est encore d'actualité.

La crise qui ébranle l'économie capitaliste affecte la France en 1930. L'ensemble des activités du pays est touché : une baisse de la production est enregistrée dans les industries mécaniques et textiles, dans celles du papier, du caoutchouc, de l'automobile ; aucun secteur n'est épargné. La comparaison entre le nombre des wagons chargés sur les réseaux français dans les cinq premières semaines de 1930 et de 1931 indique une diminution de 10 % ; entre 1931 et 1932, une baisse nouvelle de 17 % intervient. On assiste à un véritable effondrement du trafic. Cette perspective doit être présente à notre esprit pour comprendre les changements qui marquent l'organisation des transports depuis un quart de siècle.

L'étude de l'intensité de la circulation routière qui conduit à cette situation, l'analyse des mesures législatives qui tentent vainement d'y pallier, retiennent notre attention. Nous suivons ensuite l'évolution des

réseaux de transport jusqu'à la connaissance des conditions présentes de la circulation.

L'ampleur du déficit des réseaux atteint un tel degré que l'inquiétude naît dans les milieux économiques. Le développement impétueux et incontrôlé de la circulation routière coûte cher à la Nation et compromet la rentabilité des capitaux engagés dans les chemins de fer. Une gestion saine des compagnies devient difficile ; la stabilité financière ébranlée déjà par la guerre et la crise paraît un objectif inatteignable. Les puissants défenseurs de l'automobile arrachent la reconnaissance légale de leur droit au trafic ; ils la justifient par les difficultés des compagnies ferroviaires, dont ils sont en partie les auteurs. Les réseaux espèrent sauver une part de leur activité par l'intervention de l'Etat.

Ainsi, dès l'origine, la coordination apparaît non comme l'utilisation harmonieuse de deux techniques, mais comme un palliatif employé pour tenter de concilier des intérêts inconciliables. Elle sera bientôt suivie par la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, qui est une phase nouvelle de l'association Etat-Compagnies. Nationalisation et coordination sont donc des conséquences de la crise et de la concurrence.

Premier Chapitre

LES TRANSPORTS AUTOMOBILES : NAISSANCE ET EFFICACITÉ DE L'ATTAQUE CONTRE LE MONOPOLE DU RAIL

La différence est plus sensible entre l'autocar actuel, aux couleurs chatoyantes, aux sièges individuels, aux formes modernes et ses premiers ancêtres, qu'entre eux et la patache qu'ils remplaçaient ou concurrençaient, et cependant ils représentaient l'avenir.

Une phase de développement lent est suivie d'un essor prodigieux de la circulation routière ; en quelques années, le rôle économique de l'automobile devient indiscutable. Un mouvement fébrile anime la route ; un matériel disparate y circule, acheminant les voyageurs et les marchandises les plus variées. L'entretien et l'aménagement des routes s'imposent d'urgence. La rapidité du succès de l'automobile mérite d'être expliquée ; comment a-t-elle pu s'imposer dans le domaine des transports avec une puissance qui inquiète bientôt les administrations ferroviaires ? Le doit-elle à ses seules qualités techniques ou plutôt à la puissance des intérêts économiques soucieux de la voir étendre toujours son importance ?

I — *LES PREMIERES TENTATIVES DE TRANSPORT AUTOMOBILE.*

L'autobus fait son apparition pendant que l'extension du réseau d'intérêt local se poursuit et que les expériences d'automobile à vapeur connaissent des fortunes diverses. Il n'existe pas alors de transport qui se développe hors du cadre d'une stricte législation, et d'un appui financier national ou local. Ce soutien permet de connaître la formation des réseaux. La première subvention est accordée à une ligne du Doubs en 1911 ; la même année, l'Etat en octroie à quatorze autres services ; ce chiffre atteint soixante-treize en 1914 ; mais des compagnies se sont assurées l'aide des collectivités locales. En 1921, cent quarante-trois lignes représentant 11.131 kilomètres sont subventionnées : le Puy-de-

Dôme en compte 770 kilomètres, la Dordogne 710, l'Indre plus de 200 (1).

Le conseil général du département de la Vienne décide l'établissement d'un réseau. L'autobus n'assure que des services de complément du rail, comme partout où il circule. Le système de 637 kilomètres de lignes prévu dans la séance du 24 septembre 1913 est caractéristique du rôle dévolu à la route ; il est formé d'une série de tronçons de longueur limitée ; les terminus sont souvent des gares, rarement celles de bourgs importants. L'autobus n'est chargé que de rabattre la clientèle vers le wagon. Le projet ambitieux du Conseil général ne doit pas connaître une réalisation complète ; cependant, dès le 28 octobre 1913, une convention est passée entre le Préfet et M. Mahieu de Montmorillon, ancien chef de service de la maison Clément Bayard et Saurer appelée à fournir le matériel d'exploitation ; un lien entre constructeur et utilisateur apparaît ainsi dès l'origine de la circulation commerciale des automobiles (2). Le service que doit assurer l'exploitant comprend deux lignes à fréquence biquotidienne liées au réseau ferré, plus une série de liaisons hebdomadaires ou mensuelles en rapport avec les grandes foires. Ainsi se marque, dès l'abord, la double possibilité du transport routier (3) (fig. 9).

- 1 : Voie ferrée
- 2 : Services routiers bi-quotidiens
- 3 : Service routier hebdomadaire
- 4 : Service routier mensuel.

- Ch : Chauvigny
- B : Bussière-Poitevine
- C : Châtellerault
- H : les Hérolles
- I : l'Isle-Jourdain
- M : Montmorillon
- S : St-Savin-sur-Gartempe
- P : Poitiers.

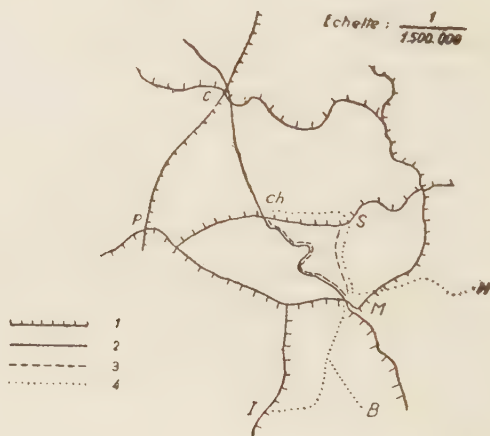


Fig 9. Naissance d'un réseau d'autobus dans le département de la Vienne.

Le seul rôle d'appoint que tient la route avant la première guerre mondiale, est reconnu par les dirigeants des chemins de fer. La non rentabilité des petites lignes les conduit à l'idée d'en remettre l'exploitation à des réseaux de chemins de fer secondaires dont l'organisation moins onéreuse permet des règles économiques de gestion. Nul ne pense à remplacer le train par l'autobus, et encore moins par le camion, pratiquement inconnu en France. D'ailleurs, entre l'autobus rarement uti-

(1) ALLIX [241].

(2) La maison Rochet-Schneider avait de son côté proposé de fournir le matériel.

(3) [98].

lisé (4) et les services de voitures à chevaux correspondants du chemin de fer, il n'existe qu'une différence de technique et non d'attribution économique : le premier permet tout au plus d'étendre l'aire de rayonnement de la gare ; pas plus l'un que l'autre ne sont capables d'acheminer de gros tonnages ; ils sont destinés avant tout au transport des personnes, de leurs bagages et, accessoirement, de quelques expéditions de détail.

Le transport privé des personnes fait aussi des progrès. Le rural utilise la bicyclette qui connaît alors un réel succès. L'usage de la voiture à laquelle on attelle, le dimanche, le cheval ou l'âne employés la semaine au travail de la ferme, se répand lentement, et le souvenir des longs parcours à pied est encore vivant dans la mémoire de plus d'un Marchois. Des paysans nous ont raconté l'apparition au village des premières voitures attelées appartenant aux riches laboureurs et non aux châtelains ; leur nombre croît entre 1880 et 1900 aux confins du Massif Central ; leur généralisation fait disparaître les bêtes de bât ; chaque exploitation dispose de sa voiture de sortie qui suffit à fréquenter les foires proches ou les pèlerinages et à se rendre à la gare voisine. L'utilisation des voitures est liée à la possession d'une bête de trait ; elle est lente à se réaliser dans les régions où les attelages bovins continuent d'assurer les travaux agricoles ; un animal supplémentaire paraît un luxe.

Sur la route du début de ce siècle se côtoient autobus, voitures à cheval, tramways, bicyclettes ; la plateforme est bombée ; sur le sable et les cailloux, le fer du cheval ne glisse pas ; le chemin est encore fait pour la traction animale. La guerre restreint l'emploi des engins mécaniques qui ne sont utilisés qu'à des fins militaires. La phase réelle du développement intense de la circulation automobile débute avec le retour de la paix.

II — LA PREMIÈRE PHASE DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS : 1920-1929 : IMPORTANCE DES INITIATIVES INDIVIDUELLES.

Les années qui suivent la guerre enregistrent de grands progrès dans la circulation automobile ; des réseaux se constituent pour transporter les voyageurs ; l'organisation est plus lente à s'élaborer pour les marchandises.

1° *Les conditions économiques de l'intensification de la circulation routière ; son développement sur le plan national.*

L'utilisation de l'automobile pendant la guerre, révèle les possibilités de la nouvelle technique comme moyen de transport. La construction automobile est grande consommatrice de produits métallurgiques et, par là, cliente d'un des groupements industriels les plus

(4) Sur 156 correspondances routières organisées au départ des gares comprises dans le périmètre Tours-Coutras-Clermont-Ferrand-Saincaize, deux sont assurées par automobile en 1912 (Nérondes à Blet — Corrèze ville à Corrèze gare) ; des réseaux existent cependant autour d'Aurillac, Neussargues et Quimperlé.

puissants. Trois ans après la fin du conflit, les flottes sont reconstituées ; la reconstruction ferroviaire est achevée et il n'est plus question d'étendre le réseau. Aussi, le développement d'une nouvelle industrie est-il particulièrement bien accueilli, notamment par les sidérurgistes qui constatent le ralentissement des commandes de leur client traditionnel. Les industries du pneu, et très rapidement les organismes pétroliers, apportent leur soutien au développement de l'automobile. L'accroissement du parc accompagne celui de la production dont l'essor est remarquable entre 1921 et 1929. Cette augmentation est un indice évident du rôle pris par ces véhicules.

LE PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS (5)

	Voitures de tourisme et Autobus	Véhicules utilitaires Camions et camionnettes
1913	108.000	quelques unités
1920	157.000	79.000 (6)
1929	934.000	365.000
1930	1.133.000	411.000

L'emploi de la nouvelle technique modifie les fonctions de la circulation routière. Le roulage ne permettait pas de concurrencer la voie ferrée ; sa lenteur excluait l'utilisation de la route au delà d'une vingtaine de kilomètres ; l'usage de la traction mécanique, représentée par l'adoption du moteur à explosion, change les données du problème. La substitution du nouveau moteur à l'énergie animale se réalise à un rythme rapide.

RAPIDITE DE L'ACCROISSEMENT DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Nombre moyen de passages par jour sur les routes nationales (7)

	Voitures hippomobiles		Voitures automobiles	
	marchandises	voyageurs	marchandises	voyageurs
1913	71	126	6	30
1921	—	—	18,4	47,3
1928	37,5	17,5	49,5	211,5

L'évolution est plus lente pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Ce phénomène se retrouve pour des causes très voisines avec le développement de la circulation aérienne (8).

(5) [319].

(6) Ce chiffre correspond en fait aux camions utilisés par l'armée.

(7) D'après REINE [370].

(8) La capacité de transport, réduite, à l'origine, suppose des prix élevés que peu de marchandises peuvent supporter.

L'augmentation globale de la capacité de transport sur route fait apparaître l'ampleur des transformations en cours. Dès 1929, le parc des autocars offre 140.000 places, et le tonnage utile des camions et camionnettes s'élève à 600.000 tonnes. Les cars chargent alors une vingtaine de voyageurs et les camions de 1,5 à 4 tonnes; il convient de souligner que 3,33 % seulement du parc appartiennent aux entreprises publiques de transport de marchandises, tout le reste étant dans les mains de transporteurs privés (9). On leur doit la multiplication du trafic : le nombre des camionnettes, des camions, croît en même temps que se développe l'usage de la voiture individuelle de tourisme. Le commerce de l'automobile prend un essor attesté par la multiplication des foires d'automobiles; certaines ne remplacent-elles pas les foires aux chevaux ? (10) Les camions restent de dimensions modestes; toute proportion gardée, les autobus sont plus vite susceptibles d'assurer le déplacement de nombreux voyageurs dont le transport retient d'abord l'attention des pouvoirs publics. Une aide financière (11) permet d'obliger à la desserte des lignes déficitaires, les entreprises devant équilibrer leur budget grâce aux bénéfices obtenus sur les lignes rémunératrices; mais, sur ces dernières, une concurrence acharnée est organisée par des services libres. Dès 1923, le réseau des lignes d'autobus représente plus de 30.000 kilomètres (12). Les seules lignes subventionnées s'étendent sur 23.500 kilomètres en 1927, 31.100 en 1929 : les lignes libres doivent alors avoir un développement voisin de 100.000 kilomètres (13).

2° La formation du réseau d'autobus dans le centre de la France (14).

La formation du réseau d'autobus suppose l'existence de l'homme prêt à exercer une activité nouvelle et capable d'acquérir les moyens matériels nécessaires à la profession; le choix d'un itinéraire est guidé par les mouvements déjà réalisés soit par train, soit à l'aide de voitures à cheval; l'idée de faire naître de nouveaux courants de circulation est plus rare.

a) Lignes libres et réseaux subventionnés :

Deux cas peuvent être distingués dans les conditions de naissance des lignes routières.

Les lignes libres naissent de la volonté individuelle d'un entrepreneur; elles sont peu nombreuses dans les premières années (1920-1925)); chacune assure une relation isolée. L'exploitant fait du transport une annexe de son activité principale. Le garagiste et l'hôtelier de village augmentent leurs revenus grâce à l'autobus qu'ils ont acquis.

(9) DIVISIA [314].

(10) MÉJEAN [218].

(11) Des textes législatifs (loi du 21 août 1923) favorisent l'octroi de subventions aux services de foires et aux services touristiques.

(12) ALLIX [241].

(13) DIVISIA [314]. Les chiffres relatifs aux longueurs des lignes subventionnées sont d'une précision rigoureuse; la valeur des autres est plus discutable; il semble néanmoins que le nombre des lignes libres en 1929 (3.800) soit plus grand que celui des services subventionnés (777 lignes) et qu'on puisse ainsi indiquer un ordre de grandeur pour le réseau national.

(14) L'étude de MEYNIER [348] et les idées développées par SORRE [179] T.I p. 411-415 ont grandement contribué à l'orientation de nos recherches.

Ce second métier ne doit pas empêcher l'autre de s'exercer ; aussi, le temps où le chauffeur s'absente, ne doit pas s'étendre sur toute la journée ; c'est possible, car le kilométrage à parcourir est faible. La ligne unit un village à un gros bourg rural, ou plus souvent à une gare. Si le service acquiert la qualité de correspondant du chemin de fer, sa stabilité est assurée ; dans les autres cas, la régularité de l'exploitation n'est pas parfaite ; la circulation est suspendue quelques jours si le véhicule est en panne ; la suppression de la ligne est parfois décidée. Jusqu'en 1933, cette instabilité relative du réseau s'est maintenue et des itinéraires desservis sont abandonnés par manque de rentabilité. Des entrepreneurs réussissent à grouper l'exploitation de plusieurs tronçons rayonnant par exemple autour d'un chef-lieu d'arrondissement ; leurs affaires prospérant, ils deviennent transporteurs, abandonnant leurs activités antérieures.

À côté des lignes nées de l'initiative individuelle, nous trouvons les réseaux subventionnés. Nous écrivons « réseaux » car les appuis financiers sont accordés à des entreprises capables d'exploiter une série de relations, les unes déficitaires, les autres rentables. Une compensation doit s'opérer entre elles, permettant de réduire les subventions pour le plus grand bien des finances locales. La création d'une série de lignes subventionnées étouffe les velléités de développement des services libres, si bien qu'à l'origine les deux catégories s'excluent.

La Corrèze, la Creuse, connaissent une multiplication de ces derniers, tandis que l'Indre, l'Allier et le Puy-de-Dôme sont caractérisés par l'existence d'un réseau. Ces départements passent un accord avec la Société Générale des Transports Départementaux, la première grande société routière née en France et restée aujourd'hui encore de beaucoup la plus puissante :

IMPORTANCE DES SERVICES DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

Département	Date de mise en service	Nombre de lignes	Kilométrage des lignes	Nombre de voitures en service
Puy-de-Dôme	1919	39	1.058	60
Indre	1921	28	817	20
Allier	1924	5	206	7

Le rôle des autobus reste le même que celui des services libres : établissement de liaisons entre des localités isolées et des gares, éventuellement des marchés ruraux, exceptionnellement un chef-lieu administratif. L'examen des sections desservies dans le Puy-de-Dôme montre que la notion de réseau n'a ici qu'une valeur juridique : elle exprime l'idée d'un ensemble de lignes appartenant à une même société ; en effet, il y a dispersion géographique ; les relations sont formées de courts tronçons ; deux, rarement trois d'entre elles ont la même origine ; presque toutes sont isolées les une des autres (fig. 10). Ce sont là de très mauvaises conditions d'exploitation. Chaque itinéraire se

voit affecter une ou deux voitures. De longs parcours à vide sont imposés au matériel nécessaire, en cas d'avarie ou d'affluence liée à une manifestation locale. Aucun atelier d'entretien propre à la compagnie ne peut être organisé. Enfin, la ligne « débouche » sur la voie ferrée et ne conduit pas, par elle-même, vers un lieu attirant pour les usagers (15).



Fig. 10. — Tracé du premier réseau d'autobus du département du Puy de Dôme

On remarque la discontinuité des lignes routières, le caractère subordonné des lignes routières par rapport au tracé du réseau ferré, la faible importance de Clermont-Ferrand comme terminus du réseau d'autocars.

1 : Limites de département — 2 : Voie ferrée (grands réseaux) — 3 : Voie ferrée (réseaux secondaires) — 4 : Lignes routières du premier réseau créé par la Société générale des Transports Départementaux. Les voies ferrées représentées correspondent à l'état du réseau au moment de la naissance du réseau d'autobus.

b) Multiplication des services libres et concurrence :

Les succès des premières entreprises conduisent à leur multiplication, surtout à partir de 1928. Ces sociétés naissent hors de tout contrôle administratif et s'installent sur les itinéraires dont la rentabilité est déjà prouvée, soit le long des voies ferrées, soit parallèlement à d'autres services routiers, notamment ceux des compagnies subventionnées. Ainsi s'effondre pour ces dernières le système de compensation entre bonnes et mauvaises lignes que nous avons signalé. Les collectivités départementales et municipales sont sollicitées d'accroître

(15) Voir l'analyse de ce premier réseau dans l'Indre. WOLKOWITSCH [387].

tre leurs subventions si elles veulent maintenir la desserte des communes les plus isolées. Or, les conseils généraux sont d'autant plus soucieux que la situation des chemins de fer à voie étroite est inquiétante ; une aide accrue est nécessaire si on ne veut pas les voir cesser leur exploitation, ce qui représenterait un grand recul des facilités de circulation rurale. Le problème de la concurrence se pose sous la forme de la part d'appui financier à accorder à chacun des moyens de transport. La concurrence est inquiétante pour les contribuables, et défavorable aux usagers (16). Des initiatives locales sont prises pour en réduire les inconvénients : le préfet du Calvados exige une autorisation avant l'ouverture d'un service.

Le réseau des transports routiers est complexe ; il résulte de la superposition de lignes nées dans des conditions différentes : lignes libres des « premiers âges » (1920-1926) exploitées dans des conditions médiocres, courts tronçons qui ne correspondent que partiellement à des besoins économiques ; lignes subventionnées qui ne forment pas encore des réseaux sur la carte mais qui sont conçues dans le cadre du département et doivent compléter les transports existant ; lignes libres de la seconde génération (1927-1929) ; orientées suivant les grands axes de la circulation, exploitées avec des moyens puissants permettant la vitesse, offrant de grandes fréquences et livrant une concurrence acharnée sur toutes les bonnes relations aux trains et aux autres routiers. Nous sommes mal renseignés sur ces dernières, au point qu'il ne nous est pas possible d'en dresser un inventaire régional. Les changements d'itinéraire sont fréquents ; les tentatives sont nombreuses, tantôt réussies, tantôt manquées.

c) Les lignes d'afflux aux chemins de fer :

Les lignes d'afflux aux chemins de fer sont au contraire connues de façon précise par les indicateurs Chaix ; elles dépendent plus ou moins des pouvoirs publics et peuvent être liées par contrat au chemin de fer. Le nombre des localités reliées à une gare voisine, parfois à deux ou trois, est considérable (17). Chaque liaison est indépendante des autres ; les horaires sont conçus pour permettre la correspondance avec les services ferroviaires. Les lignes routières quittant un bourg en directions différentes ne partent ni du même garage, ni du même café ; il est exceptionnel que leurs heures de départ et d'arrivée en permettent une utilisation successive. Si la gare la plus proche dessert une localité importante, l'autocar assure en même temps un service local utile (lignes aboutissant à Montmorillon, Boussac, La Châtre, etc...), mais si elle est perdue en pleine campagne ou à proximité d'un hameau insignifiant (Létrade, Chambourg, Champillet-Urciers), la voiture se satisfait du trafic de correspondance du chemin de fer. Le service routier n'est pas orienté vers les centres impor-

(16) Voir un cas précis de luttes tarifaires dans BOEGNER [291].

(17) Chamberet est relié à trois gares de la ligne Limoges-Ussel, Antigny à Saint-Savin (ligne de Poitiers au Blanc) et Montmorillon (ligne de Poitiers à Limoges), etc...

tants (18). Cette négligence s'explique peut-être par la faible attraction du commerce urbain sur les paysans.

Le transport sur route reste une activité de complément ; ce caractère est souligné par la survivance de la traction hippomobile dont le rôle est plus grand encore en 1929 que celui de l'automobile ne l'était en 1912 !

* * *

La circulation automobile reste fractionnée en une multitude de lignes courtes — moyenne de 16,1 kilomètres de longueur (19) — reliant entre elles de petites localités et orientées vers les gares. Quelques grandes lignes sont exploitées, mais elles sont instables dans leur itinéraire comme dans leur fréquence ; elles constituent pourtant l'élément nouveau, celui dont le développement posera avec netteté le problème de la concurrence, et par voie de conséquence celui de toute l'organisation même des transports de voyageurs.

3° *Aperçu sur la naissance du transport routier des marchandises.*

La concurrence s'exerce également pour le transport des marchandises. Notre information est limitée plus encore que dans le cas précédent. La répartition nationale du parc des véhicules utilitaires a montré (p. 239) que le transport public était l'exception. Le transport des marchandises n'est pas à l'origine un métier, qui assure à celui qui le pratique des revenus suffisants ; ce ne peut être qu'une activité secondaire. La possession d'un camion, acquis pour l'exercice de la profession principale, y conduit souvent. Nous avons interrogé des habitants de diverses corporations dans des villages et des petites villes, les priant de retrouver dans leurs souvenirs l'activité des premiers transporteurs routiers. Ce fut un négociant de la petite cité ou du bourg utilisant son camion pour enlever ou livrer ses marchandises : il commença par rendre des services avec son véhicule, pour le prix de l'essence, puis à faire de véritables transports dont il tirait bénéfice. Mais il n'abandonnait pas pour cela son autre source de revenus. Aussi les transporteurs des toutes premières années se recrutent parmi les marchands de bois et de charbons, de grains, d'engrais, de bestiaux ; parmi les artisans aussi, tels que meuniers, maçons ou couvreurs.

La spécialisation professionnelle ne vient que progressivement. Il faudrait donc connaître les progrès du transport privé des marchandises par la route. Les recherches n'ont apporté que peu de résultats. Les grandes usines de Montluçon, utilisent quelques camions ; leur

(18) La gare de Chambourg est terminus d'un service routier ; elle est à 7 km de Loches, plus susceptible d'assurer une clientèle au transporteur qui se satisfait du trafic de complément du réseau ferré. Une remarque analogue peut être faite à propos de la ligne délaissant Chateaufort pour Champillet-Urciers, dont la gare est une bifurcation du réseau ferré.

(19) Ce chiffre est calculé sur l'ensemble des lignes correspondantes du réseau ferré dans la région étudiée. Il diffère de celui avancé par DIVISIA [314], 40 km, qui ne tient compte que des lignes subventionnées par l'Etat, nécessairement longues, puisque situées dans des régions mal pourvues en voie ferrée.

rôle ne diffère pas de celui des voitures à chevaux qui assurent les liaisons avec la gare ; c'est là un fait très commun pour le matériel automobile employé dans les centres industriels. La pénétration est lente dans le commerce de détail : le camion automobile est peu utilisé avant 1927 pour les tournées rurales, et ceux qui l'adoptent l'ont alors figure de précurseurs et sont longs à être imités. Le commerce de gros doit être le premier à employer systématiquement le camion et à lui faire assurer des transports réservés jusqu'alors au wagon. Les grossistes emploient l'automobile pour livrer leur approvisionnement aux demi-grossistes des bourgades importantes, et éventuellement aux détaillants.

Certains perçoivent vite les nouvelles possibilités qui leur sont offertes et effectuent des transports à plus grande distance. A. Perpillou signale comment le drainage des viandes en Limousin est élargi dès 1927, grâce aux circuits de ramassage établis autour des gares ; les maquignons se servent de leur propre matériel pour acheminer les cadres isothermes (20) ; quelques-uns d'entre eux, plus rarement des transporteurs, ne se satisfont pas de voir leurs camions rejoindre Bellac ou La Souterraine ; ils conduisent le bétail directement à Paris. Ce trafic ne revêt pas une grande importance, mais il se développe ; à défaut d'une estimation locale nous pouvons souligner la progression constante de l'acheminement par route des bestiaux vers Paris : sa part passe de 8,6 % en 1927 à 12,4 % en 1928, 13,7 % en 1929 et 16,8 % en 1930 (21).

Les progrès de la circulation par route n'affectent pas le seul trafic des animaux vivants ou les seules relations avec Paris ; ils sont également sensibles sur les relations locales et portent sur le transport de produits très variés.

**

La concurrence se fait sentir avec une force croissante pour le transport des marchandises et celui des voyageurs : le moment est proche où elle devient inquiétante tant pour l'économie générale que pour les transporteurs.

Depuis la fin du XIX^e siècle, une série d'essais techniques tend à permettre à la route de mieux jouer son rôle d'appoint : l'automobile à essence est l'invention décisive. A ses débuts, elle ne cause aucune inquiétude aux exploitations ferroviaires ; il semble que le nouveau moyen de transport va prolonger efficacement le rail ; son activité s'inscrit dans le cadre des fonctions dévolues à la route depuis l'essor du réseau ferré. Le roulage va être heureusement remplacé. En quelques années, l'automobile peut rendre à la route une activité indépendante des autres moyens de transport. Trafic d'appoint et trafic purement routier se côtoient, le second tendant à se développer au détriment du premier, c'est-à-dire aux dépens des réseaux ferrés. Dès lors, l'inquiétude naît dans beaucoup de milieux financiers ; le problème des chemins de fer relève en France du gouvernement depuis les débuts de la construction ; un problème des transports s'y substitue

(20) PERPILLOU [227].

(21) [308].

désormais, avec tout ce que ce mot comporte d'intérêts économiques en lutte derrière lui. Son acuité est d'autant plus grande qu'il se pose avec force au moment où la France connaît, à son tour, la crise qui ébranle son équilibre économique.

III — DEUXIÈME PHASE DU DÉVELOPPEMENT : 1929-1934 : LES CONSTRUCTEURS FAVORISENT L'ESSOR DES TRANSPORTS ROUTIERS.

1929 marque le début de l'intervention systématique des constructeurs dans le développement de la circulation routière ; cette dernière est encouragée et financièrement soutenue ; cela favorise l'établissement d'entreprises capables d'assurer des transports de plus en plus massifs sur des distances toujours plus grandes.

1° *Les formes de l'appui financier des constructeurs.*

L'importance de la construction automobile française est un des facteurs premiers du développement de la circulation routière ; en effet, la force d'une grande industrie puissamment organisée, munie de capitaux abondants, favorise la diffusion du camion et du car. Des sociétés spécialisées dans le financement des entreprises de transport automobile naissent vers 1929-1930 ; elles permettent l'achat de matériel aux exploitants. Ces sociétés de prêt, de commandite ou de contrôle, sont de types divers : les unes sont des entreprises de transport (22), les autres des compagnies commerciales et industrielles (23), les plus importantes dépendent des constructeurs : la Société des Transports Urbains et Ruraux peut être retenue comme caractéristique ; elle est en fait une création de Panhard. Cette société fonctionne non seulement comme organisme de prêt, mais elle a sa propre exploitation aux confins de l'Auvergne et du Limousin (24).

Le cas des compagnies de transport créées par les constructeurs est bien connue : Transports Citroën, Transports Renault. Mais le nombre

(22) Nous en donnons deux exemples : 1° « Les Automobiles de Tourisme », société fondée le 17 février 1930, destinée à faire toutes opérations pour tous pays intéressant les transports automobiles de voyageurs et marchandises, capital 2.500.000 F. La société bénéficie de l'apport du fonds de commerce « Les Rapides autocars » avec véhicules et clientèle. 2° « Société de Transport en commun de la Région Toulousaine », fondée le 29 mai 1930 ; elle se propose l'établissement d'exploitation en France de tous services de transports en commun de voyageurs et tous services de messageries marchandises par tous les moyens. (Le Bulletin des Annonces légales publie ces données pour chaque société lors de leur création ou à l'occasion de fusions, émissions de titres, etc. La publication est hebdomadaire.)

(23) Exemples : 1° « Société d'Entreprises et de Participations Automobiles », fondée le 20 janvier 1930 par un industriel de Marseille ; 2° « Etablissements Delieuvin », fabrication et vente de moteurs, participation à toutes opérations industrielles et commerciales susceptibles de favoriser le développement de l'automobile et de l'utilisation des moteurs à huile lourde ; Exploitation de la licence de Dion-Bouton (17 mars 1930). Bulletin des annonces légales.

(24) Elle exploite actuellement la ligne Le Mont-Dore - Clermont-Ferrand et un réseau dans la région du Puy.

des petites entreprises, acheminant des voyageurs ou des marchandises, constituées grâce à leur appui, est moins souvent signalé : et là est une des originalités de structure de cette industrie. Comment en aurait-il été autrement en pleine crise économique ? Où les aubergistes ruraux, les petits négociants en grains, les entrepreneurs et les artisans des campagnes et des villes auraient-ils trouvé l'argent nécessaire à l'acquisition de leur véhicule ? M. Josse répond à la question quand il écrit, à propos de l'automobile :

« ... Le constructeur qui la vend à crédit en consentant souvent « des délais tels que la voiture peut être payée par les bénéfices « qu'elle procure... » (25) favorise la diffusion du nouveau mode de transport.

L'aide des constructeurs est fréquemment accordée à des entreprises plus vastes que celles d'un exploitant individuel. La firme Citroën varie les modes de son soutien aux compagnies d'autobus ; les « Transports Citroën » sont une filiale véritable de l'usine d'automobiles, mais plusieurs réseaux de province, dotés du nom de « Rapides » (Poitou) ont une histoire analogue à celle de la C.I.T.R.A.M. Des entrepreneurs locaux acceptent une entente avec le constructeur pour éviter la création d'un réseau Citroën dans leur secteur d'exploitation : leur société prend de l'importance grâce à cette participation financière ; en retour, ils s'engagent à n'utiliser que du matériel Citroën. L'ensemble régional considéré ici montre la répartition territoriale qui s'est réalisée entre tous les dépendants du même fabricant. Les Transports Citroën rayonnent sur le Bourbonnais, l'Auvergne, le Berry oriental, une partie de la Vendée ; les Rapides du Poitou étendent leur action au Poitou et au Berry occidental, mais leur réseau ne chevauche pas celui des Rapides de Touraine. La C.I.T.R.A.M. dessert une vaste zone sur tout le littoral atlantique ; ses lignes pénètrent aussi les Charentes, le Limousin et le Périgord. Le champ d'action de ces quatre réseaux est parfaitement délimité, aucune concurrence n'existe entre eux. La présence de l'un exclut celle des autres. Une même volonté a présidé à leur naissance.

L'appui des constructeurs se concrétise souvent dans la marque des autocars qui parcourent les routes ; là, on décèle facilement leur influence. Parfois l'aide est plus subtile et peut-être pas moins efficace ; aucun service routier ne bat pavillon Peugeot ; le constructeur de Montbéliard n'est cependant pas resté à l'écart de ce grand mouvement, d'autant plus nécessaire au succès de la technique nouvelle que la crise raréfie les échanges. La Société Tourangelle des Automobiles Peugeot est fondée le 3 mars 1930 par R. Peugeot. L'objet de l'entreprise est l'achat, la vente de voitures, canots, châssis, moteurs, le garage, l'entretien et la réparation des véhicules automobiles, la participation directe ou indirecte à toutes opérations industrielles ou commerciales se rapportant à l'objet. La Société Anonyme des Automobiles Peugeot, au capital de 190.000.000 de francs, promet de consentir à la Société tourangelle la location, pendant trente ans, des locaux à usage commercial nécessaires qu'elle s'engage à construire

(25) [308].

sur sa propriété, de lui réserver le droit exclusif de vente des produits Peugeot dans l'arrondissement de Tours. En échange de cet apport, la société consentira au constructeur deux cents actions entièrement libérées de 500 francs, sur les 3.000 actions qui constituent le capital social de l'entreprise nouvelle (26). Une société régionale se crée donc sur l'initiative d'une fabrique et avec son aide ; la seconde est propriétaire de la première ; elle lui assure sa principale raison d'être : la vente de sa production ; elle la contrôle grâce à la possession de près du dixième du capital social. La Société tourangelles, théoriquement indépendante, est en fait entièrement dominée par le grand capital industriel ; lorsqu'elle consent un prêt à un artisan du transport, c'est en fait avec l'accord de la firme Peugeot.

Cette création n'est pas unique ; Peugeot dispose d'autres sociétés analogues ; ses concurrents suivent cette méthode. On constate que nombre de garages importants sont en fait des filiales d'usines dont la représentation est ainsi assurée. Ces compagnies locales servent d'intermédiaires : par elles on participe, directement ou non, à la création d'autres garages, de services routiers ; et tout un vaste réseau d'influences s'établit dans la région. Les ventes de véhicules se multiplient et les petits transporteurs sont nombreux ; les uns créent des sociétés dans lesquelles ils ont à compter avec leurs commanditaires, les autres se contentent d'un prêt ou de conditions de crédit à long terme. Pour faire face à leurs échéances, il leur arrive de travailler au-dessous du prix de revient ; cela ne dure qu'un temps, et la crise aidant, les faillites sont de plus en plus nombreuses : leur nombre passe de 195 à 342 entre les années 1930 et 1932 (27). Elles affectent rarement les sociétés régionales qui rachètent à bas prix les biens des sociétés en liquidation et qui continuent d'encourager la formation de nouvelles entreprises de transport qu'elles fournissent en véhicules.

L'époque des grands progrès des acheminements par route est caractérisée par cette influence indirecte des constructeurs qui favorisent la prolifération des entreprises, et sa conséquence, l'abaissement des prix de transport, et qui n'en supportent pas les inconvénients ; un véritable travail de sape du trafic ferroviaire est organisé ; devant sa baisse constante, on affirme la nécessité de la fermeture de lignes dont les grands trusts routiers doivent être les bénéficiaires. Ils sont encore peu nombreux et existent surtout pour la circulation des voyageurs. Une masse de petits transporteurs se maintient à leur côté : ces artisans dépendent des fabricants directement ou par des intermédiaires ; souvent, ces liens seront pour eux générateurs de difficultés.

L'industrie du transport routier présente une structure dispersée ; les compagnies puissantes y sont encore l'exception. On s'étonne, à première vue de l'influence de cette corporation ; en fait, elle ne s'affirme que grâce à l'appui fourni par les constructeurs et les représentants des intérêts mobilisés par l'industrie automobile dans les branches de la sidérurgie, du caoutchouc et du pétrole. Il y a là des forces économiques équivalentes à celles qui soutiennent ou ont soutenu les compagnies de chemins de fer. Ces faits doivent rester présents à notre mémoire : ils

(26) Bulletin des annonces légales, mars 1930.

(27) ANTONINI [281] p. 96.

dominent toute l'évolution de l'organisation des transports et permettent seuls de comprendre les conditions françaises de la coordination (29).

2° *Caractéristiques du transport des marchandises.*

Le transport routier peut s'accomplir dans des véhicules appartenant au propriétaire même de la marchandise ; dans ce cas, nous ignorons tout de son importance il y a vingt-cinq ans ; si ces transporteurs privés joignent à leurs biens des produits, propriété de tiers, il arrive qu'on puisse saisir une part de leur activité, surtout si elle s'inscrit dans un cadre régulier. Les transporteurs publics exploitent aussi des lignes régulières ; nous les connaissons. Nous avons plus de difficultés à apprécier les autres formes de leur rôle économique. Le statut du transporteur n'importe plus lorsqu'il convient d'apprécier le mécanisme commercial qui a permis la puissance de la concurrence routière.

a) Lignes régulières publiques et privées.

La fondation des lignes régulières pour le transport des marchandises se place entre 1928 et 1931 ; les dates exactes des créations sont inconnues (30). Les entreprises qui les ont exploitées ne sont pas apparemment puissantes ; mais nous ne connaissons pas les prêts ou les participations en commandite dont elles ont pu bénéficier. La dispersion de leur siège social atteste leur caractère rural. La liaison Paris-Aurillac est l'œuvre d'un entrepreneur de Saint-Céré. L'Isle-Jourdain, Vouvray, Bléré, Saint-Angeau, Champeix abritent les bureaux des compagnies qui les unissent à Paris. Sur 55 entreprises effectuant des transports rapides dans le secteur étudié, dix seulement se sont constituées dans la région parisienne ; elles ont pour points d'attache : Paris, Chilly-Mazarin, Sartrouville, Aubervilliers, Ivry, etc...

De nombreuses relations sont établies par des sociétés industrielles ou commerciales qui font du transport public une activité accessoire ; l'opération est fréquemment facilitée par la constitution d'une société de transport appartenant en fait aux propriétaires d'usines ou entrepôts. L'indicateur Michelin de 1931 (31) signale une relation Epinal-Châteauroux établie pour le transport des tissus vosgiens ; la société relie deux fois par semaine les villes entre elles ; mais elle a partie liée à chacun de ses terminus avec des entreprises routières locales de messageries ; toute une série de liaisons secondaires peuvent ainsi être établies. Bussang, Gérardmer, Mirecourt. Remiremont, Saint-Dié et Mulhouse sont atteintes au départ d'Epinal, outre cinq localités secondaires des Vosges, tandis qu'à Châteauroux la correspondance est organisée avec vingt-et-une localités parmi lesquelles Argenton, La

(29) Bien des pays sans industrie automobile ont adopté une réglementation stricte du transport routier entre 1927 et 1930, assurant une protection efficace du réseau ferré.

(30) Il existe une période où le service tend à devenir régulier mais où la régularité et la périodicité caractérisant une ligne ne sont pas encore assurées.

(31) [111].

Châtre, Le Blanc et Issoudun (32). Ainsi se développe un réseau ramifié d'acheminements routiers nés du hasard des circonstances commerciales.

Les lignes régulières exploitées par des transporteurs n'assurent pas de relations entre des villes de second ordre ; elles se trouvent le long des grands axes de la circulation routière. Certains services desservent plusieurs villes sur leur parcours, mais beaucoup se contentent de relier Paris à une ou deux d'entre elles et négligent toutes les autres cités traversées ; le camion Paris-Saint-Jean-d'Angély ne dessert que Poitiers ; celui qui va de la capitale à l'Isle-Jourdain parcourt la Nationale 10 sur des kilomètres ; il ne charge que d'un point terminus à l'autre.

C'est là un des traits remarquables du transport routier que de limiter les arrêts de caractère commercial ; il y est contraint faute d'organisation locale d'un réseau de correspondants couvrant toutes les grandes agglomérations traversées. Mais des nécessités techniques interviennent aussi ; la multiplication des haltes allongerait démesurément le voyage, rendant plus difficile la concurrence ; elle poserait le problème de l'arrimage à renouveler à chaque étape. Le camion est un ; la remorque est l'exception ; il s'oppose par là au train qui se compose de plusieurs wagons et comprend souvent des collecteurs et des distributeurs ; aussi les problèmes de chargement et de déchargement ne peuvent se comparer à ceux que doit résoudre le camionneur. Raisons techniques et recherche du trafic orientent le transporteur vers la desserte des grandes relations très fréquentées. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les liaisons transversales n'aient pas retenu l'attention des routiers : neuf services parcourent la Nationale 7, dix les Nationales 10 et 20, mais un seul chacun des itinéraires de Clermont-Ferrand à Bordeaux, Limoges et Nantes, ce dernier desservant au passage Tours et Angers.

Les lignes établies sont nombreuses sur les distances comprises entre 250 et 450 kilomètres ; elles sont rares au-delà. Beaucoup de services sont exploités trois fois par semaine ; cela correspond à une utilisation rationnelle du véhicule qui effectue chaque nuit un trajet à l'exception d'une nuit par semaine ; le jour est réservé à la manipulation des frêts. Le camion lourd atteint une ville ; l'exploitant a intérêt à mettre toute une région en rapport avec Paris ; il lui faut créer autour de son terminus un vaste secteur rural qui alimente son trafic. C'est l'objet d'une organisation minutieuse dont nous avons vu l'ébauche à Epinal et Châteauroux. Elle se réalise progressivement à partir de 1930 ; en 1935, elle est arrivée à maturité et nous disposons d'une documentation précise à son égard (33). Elle s'est perfectionnée depuis, mais les méthodes sont restées identiques. Les entreprises de transport rapide ont mis sur pied un réseau étendu de distribution et de collectage ; tantôt elles disposent de camions qui s'arrêtent dans les villages et qui permettent l'éclatement des cargaisons arrivées et de rechercher du fret à travers le département, tantôt elles utilisent les services d'une com-

(32) Un exemple analogue est fourni par le service Saint-Yorre - Paris, transportant des eaux minérales et accessoirement d'autres produits.

(33) [112].

pagnie d'autocars à réseau étendu et disposant de correspondants dans un grand nombre de localités.

Soixante-dix communes du département de la Creuse sont desservies ; Guéret sert de centre d'arrivée et de départ aux camions de forts tonnages ; des circuits sont organisés au départ de la ville avec du matériel léger, pour parcourir les campagnes et atteindre les petites agglomérations ; la fréquence des services locaux varie suivant l'importance des populations intéressées. Dans le département de l'Indre, la S.G.T.D. assure avec ses cars la diffusion d'une part des marchandises arrivées par les services rapides. Le département de la Haute-Vienne connaît un système semblable à celui de la Creuse ; plus de cent localités sont en rapport avec le service de Paris. Les départements de l'Allier, de la Dordogne, de la Charente, de la Vienne, offrent au contraire peu de développement des liaisons routières avec Paris. Mises à part les villes directement atteintes par le transporteur, on ne trouve aucune trace d'organisation locale lui permettant d'étendre son influence. Douze localités seulement sont desservies dans la Vienne, onze en Charente, neuf en Dordogne, sept dans l'Allier et le Puy-de-Dôme et cinq en Gironde.

Les services routiers étendent l'aire des recherches de leur trafic entre 1935 et 1937. C'est avant tout vrai des départements où une organisation systématique existe déjà ; ainsi la Creuse, la Haute-Vienne, l'Indre voient croître le nombre des dépôts ; il en est de même du Cher qui en compte quatorze nouveaux. Des changements d'itinéraires d'autocars, l'allongement du circuit d'un camion, permettent d'atteindre ces résultats. Ces aménagements s'accompagnent parfois de fermeture de dépôt, soit que le trafic y soit insuffisant, soit que l'ouverture d'un nouveau dépôt, jugé plus productif, exclut pour des raisons d'itinéraire le passage par l'ancien, soit que le commerçant ou l'aubergiste qui assurait la fonction de correspondant se récuse. Ainsi, trois dépôts cessent d'être exploités dans le Cher. Les modifications sont très restreintes dans les départements de faible organisation de services rapides : la Dordogne compte trois dépôts ouverts pour un fermé, la Vienne deux pour trois, la Charente ne présente aucune transformation.

Ces analyses soulignent la solidarité étroite entre le transport rapide à longue distance, unissant Paris à la province, et le mécanisme local du ramassage et de la distribution des colis. Sur les très bonnes relations, Paris-Bordeaux par exemple, où le trafic d'une ville à l'autre est suffisant pour que le tonnage de chaque voyage soit satisfaisant, la nécessité d'une desserte départementale soucie peu l'exploitant. Il n'en va pas de même sur les relations de second ordre : Paris-Guéret ou Paris-Châteauroux ; ici, il faut que la région soit touchée, et non pas seulement la ville, pour rendre l'entreprise avantageuse. Il convient alors d'établir un réseau dense de liaisons locales ; les véhicules qui les assurent acheminent les voyageurs ou les marchandises dans le cadre du département et y joignent le trafic terminal des services routiers à grande distance, ce qui est favorable à leur exploitation. La route peut assurer des trafics de plus en plus puissants.

b) Importance du trafic routier de marchandises à la veille des décrets de coordination.

Le volume du trafic routier de marchandises est ignoré en 1934 : on ne dispose que d'évaluations faites sur le plan national (34). Ces chiffres ne donnent aucune connaissance sur des trafics locaux ou régionaux. Pour apprécier les éléments de la circulation qui échappent au rail, le mieux est d'analyser des exemples précis.

Les auteurs traitant de la distribution commerciale vers 1930-1934 envisagent généralement les problèmes posés par la concurrence des moyens de transport (35). Cette documentation permet une riche moisson de faits.

Les produits lourds et de faible valeur restent fidèles au rail : 9 % des expéditions de Trélazé se font par route contre 89 % par chemin de fer. La concurrence est beaucoup plus vive sur les produits aux cours élevés ; forte pour le transport des vins, elle l'est particulièrement pour celui des produits des crus célèbres. Le trafic des bestiaux est l'objet d'une lutte acharnée entre route et voie ferrée. En 1932, plus du quart des bestiaux livrés à Paris arrive par route (36). Des pièces détachées d'automobile, du sucre, du chocolat, des farines, empruntent la Nationale 20 de Paris à Toulouse. Des pneus sont livrés directement de Clermont-Ferrand dans le Centre et le Sud (37) Mais la concurrence routière s'exerce aussi sur les mouvements massifs à petite distance : le congrès de la Meunerie française de 1928 juge l'utilisation du camion plus avantageuse jusqu'à 40 ou 50 kilomètres. Des matériaux de construction, des combustibles même, sont acheminés par route sur les petits parcours. Compagnies routières et ferroviaires se disputent le trafic des fleurs et des denrées périssables ; le caractère saisonnier des courants commerciaux permet au rail de se défendre plus aisément que dans d'autres cas. Elles se disputent encore la distribution des marchandises des centres régionaux vers le petit ou moyen commerce des cités secondaires ; les livraisons chez le client, se font dans un rayon de 100 à 150 kilomètres.

Tous les types d'expédition par chemin de fer, petite vitesse, grande vitesse et détail sont soumis à la concurrence routière (38). Des tonnages importants échappent à la voie ferrée ; ils portent sur des marchandises variées et sur des échanges à toutes distances. La propriété d'une automobile devient chose courante, dans le petit commerce ; G. Gallienne signale que 63 % des épiciers, 77 % des restaurateurs et 82 % des boulangers en disposent. Leur véhicule facilite leurs tournées dans les campagnes et leur permet d'aller se ravitailler en ville. Les maisons à succursales multiples utilisent la route pour 91 % de leurs livraisons ; c'est tout un

(34) ANTONINI [281] p. 94 : « Dans une année, l'automobile transporte environ « 25 milliards de voyageurs à un kilomètre soit autant que le chemin de « fer et environ 6 milliards 500 millions de tonnes à un kilomètre, soit « le sixième de ce que transporte le chemin de fer ». Cette évaluation a sans doute pour base les calculs du Centre polytechnicien d'Etudes Economiques (1935), elle se retrouve chez divers auteurs.

(35) La bibliographie sur cette question serait innombrable. On peut consulter : CLOZIER [166] - MUSSET [222] - GALLET [320] - LABASTE [332] [308].

(36) Cf. ci-dessus, p. 124, la progression de ce trafic depuis 1927.

(37) SURET-CANALE [377].

(38) BLOCH [251] p. 28-33.

ensemble d'envois menus que les chemins de fer réalisaient souvent avec l'aide des compagnies secondaires pour achever le trajet (39). Le trafic ferroviaire diminue et les compagnies de chemins de fer, déjà menacées par la crise, connaissent des difficultés qui appellent les mesures de coordination. Le mécanisme tarifaire qui permet aux transporteurs routiers d'arriver à ces résultats doit être connu ; il porte ses fruits grâce à la puissance des forces économiques qui apportent un appui décisif à l'essor du trafic automobile.

c) Processus de la concurrence : le problème des tarifications et ses limites :

À l'origine, les tarifs de transport par chemin de fer sont indépendants de la relation. Ils ne tiennent pas compte du tonnage transporté quotidiennement, ni de l'existence d'un fret varié le long de l'itinéraire employé. Ils ne tiennent pas compte non plus des conditions physiques, c'est-à-dire du profil des lignes parcourues pour assurer l'acheminement. Ces données déterminent cependant les différences de prix de revient du transport. La tarification ferroviaire est basée jusqu'en 1933 sur la valeur du produit transporté : ainsi, sur le réseau de l'Etat, le prix de transport de la tonne/kilomètre varie, suivant la marchandise, de 0,05 F. à 24 F., soit un rapport de 1 à 480 (40). Il est cependant inexact de dire, comme on le fait souvent, qu'il s'agit d'une tarification « ad valorem » ; en effet, les prix établis ne sont pas proportionnels à ceux des produits ; ils sont plus élevés pour les marchandises chères, plus faibles pour les autres.

Le développement de la concurrence routière entraîne un resserrement de l'éventail tarifaire, réduisant l'importance de la valeur du produit, bien qu'elle reste encore un des éléments de fixation des prix de transport.

« La tarification du fer résulte donc d'une double péréquation :
 « péréquation entre bonnes et mauvaises relations pour obtenir
 « un prix uniforme ce qui revient à faire payer trop cher sur les
 « bonnes relations et pas assez sur les mauvaises. Péréquation
 « entre marchandises, ce qui revient à faire payer trop cher à
 « certaines pour consentir des avantages de prix à d'autres » (41).

La tarification routière a pour base le prix de revient. Le transporteur routier n'est pas tenu d'assurer un transport. Il reste libre du choix des marchandises comme des itinéraires ; il choisit de préférence ceux où l'activité économique garantit du fret à l'aller comme au retour ; ces marchandises doivent être trouvées sans recherche ni organisation commerciale coûteuse. L'entrepreneur choisit celles qui sont soumises au tarif ferroviaire le plus élevé ; il offre à leurs propriétaires des conditions plus avantageuses que le rail, tout en réalisant de substantiels profits. Aussi, c'est le long des lignes où le prix de revient par fer est le meilleur, que la concurrence routière est de beaucoup la plus active, cela se traduit imparfaitement dans les prix vu la double péréquation déjà définie. Le terme d'« écrémage » est

(39) GALLIENNE [321].

(40) [308].

(41) MAROIS [342].

communément employé pour désigner cette sélection opérée dans le trafic par les « routiers ». C'est ce qu'illustrent ces réflexions, écrites en 1933 par R. Dautry, alors Directeur Général des chemins de fer de l'Etat :

« La clientèle productive échappe chaque jour davantage mais la clientèle coûteuse reste. Le réseau perd des colis de messageries de Rouen à Paris, la cargaison des cuirs et cotons du Havre, le voyageur et l'or de Londres, les visiteurs français et étrangers de l'Exposition Coloniale, mais il garde le colis de Cancale à Barcelonnette, les voyageurs d'Auteuil et d'Asnières, l'obligation de transporter le même jour à la mer cinquante mille Parisiens et d'évacuer immédiatement les houilles importées à Rouen, lorsque la Seine qui en a ordinairement la mission et le profit gèle ou déborde » (42).

La structure même de l'entreprise routière facilite le calcul du prix de revient de chaque voyage. Le cas est différent pour une compagnie ferroviaire qui doit compter avec l'importance des frais généraux, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas en rapport direct avec chacun des échanges réalisés. La politique tarifaire de défense du réseau ferré est complexe car elle doit tenir compte de l'existence du transport par eau. Si le camion s'attaque aux marchandises chères, la péniche au contraire tente d'arracher au chemin de fer les produits de faible valeur. La conjonction des deux concurrences crée une situation difficile pour l'établissement d'une tarification saine. La lutte contre l'automobile exige la diminution des tarifs les plus élevés dont l'existence conditionne cependant le maintien des bas prix consentis aux marchandises pondéreuses ; les tarifs appliqués à ces dernières doivent alors être relevés pour compenser les pertes de recettes subies par ailleurs ; cela ne peut que rendre le trafic du pondéreux du chemin de fer très sensible aux sollicitations de la voie d'eau. Routiers et marins ont l'avantage que l'Etat entretienne leur voie ; des frais élevés leur sont évités et ils peuvent pratiquer de bas prix. Le transport d'une tonne à un kilomètre, sur le Cher canalisé, s'élève en 1926 à 0,20 F., mais l'Etat paye 25,49 F. de frais d'entretien et de personnel.

La concurrence violente entre entreprises routières conduit à un avilissement constant des prix de transport. Cette tendance à la baisse est discontinue, elle affecte inégalement les divers itinéraires, mais l'évolution rapide des cours ne peut être suivie par les réseaux ferrés qui sont liés par l'obligation de l'homologation ministérielle. La publicité donnée à leur tarification interdit toute condition avantageuse à un client particulier ; elle tient les routiers au courant des prix pratiqués, ce qui leur permet de fixer leur propre tarif au-dessous de celui du chemin de fer. Les services commerciaux des réseaux restent le plus souvent dans l'ignorance totale des conditions offertes à la clientèle qui leur échappe. Cette lutte tarifaire, épuisante pour beaucoup d'exploitants routiers au point d'en conduire bon nombre à la faillite, n'est réalisable que par le mécanisme d'aide financière généralisée des constructeurs au transport par automobile. Les questions de tarifs ne

(42) Cité par TEILLET [115].

sont que la conséquence d'une si puissante concurrence dans un domaine particulier. Elles peuvent jouer parce que l'Etat entretient les routes, parce que les transporteurs restent libres du choix de leurs marchandises, de leurs itinéraires, de la fréquence et de la régularité de leurs services, parce qu'ils n'ont aucune obligation particulière vis-à-vis de leur personnel, ni de responsabilité vis-à-vis de leurs clients. Le maintien prolongé de ces conditions est obtenu grâce à l'appui des industriels de l'automobile, et de tous ceux qui s'intéressent à sa production. Aucune législation n'intervient avant qu'une ponction importante n'ait été opérée dans le trafic ferroviaire, et ce dans des conditions économiques défavorables si on se place au point de vue national. Les conclusions du Conseil Economique sont catégoriques sur ce point :

« ... l'inflation des transports sur un même itinéraire aboutissant à une augmentation du coût général des transports qui lèse en définitive la collectivité... » (43).

3° *Caractéristiques du transport des voyageurs.*

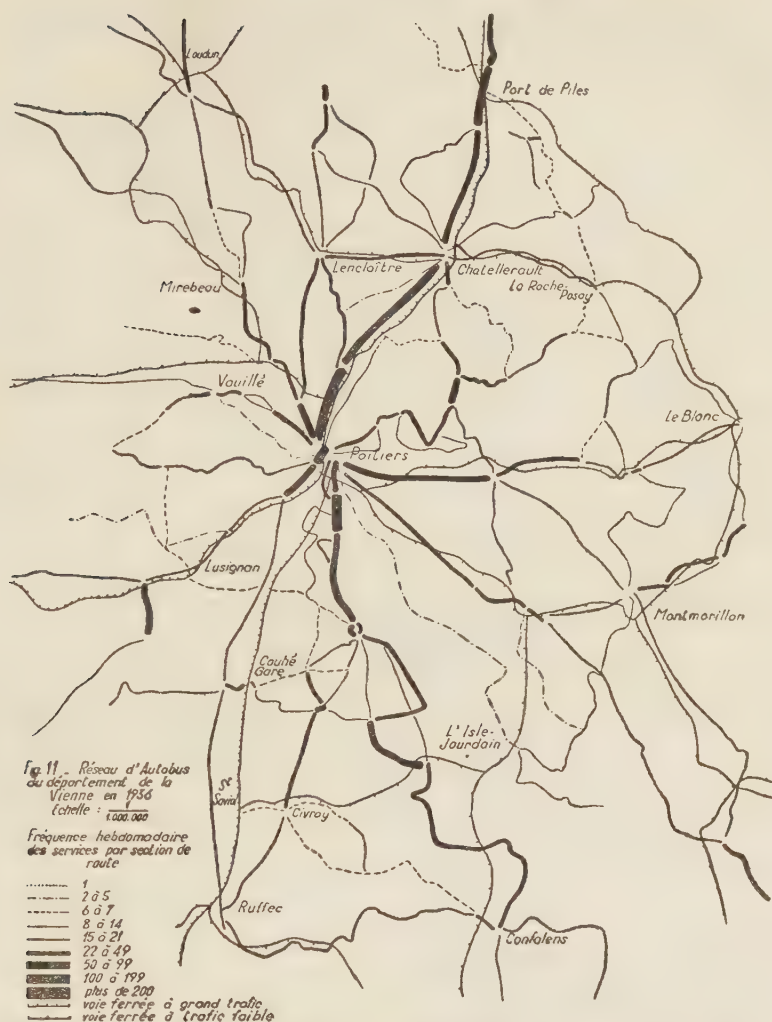
Le premier décret de coordination date du 19 avril 1934 : le réseau existant se maintient jusqu'à la mise en application en 1938 des premiers plans départementaux de transports. Le décret se propose de « figer » le système des communications dans son état d'alors : chaque ligne exploitée est reconnue comme un droit pour l'entreprise ; aucune création n'est autorisée, aucun abandon possible, puisqu'il équivaudrait à une renonciation. Les indicateurs des années 1934-1936 offrent donc un tableau du réseau tel qu'il apparaît à la veille des mesures de coordination (44).

a) La grande fréquence des services.

La circulation des autocars atteint en France une ampleur qu'on ne retrouvera jamais par la suite. La même route est parcourue trois, quatre fois ou plus le même jour ; les voitures marron foncé de Citroën alternent avec les véhicules verts de la S.G.T.D. ; le matériel rouge ou bleu des autres exploitants contribue à cette multiplicité des couleurs qui atteste l'âpreté de la concurrence. Chaque compagnie a son correspondant, un café généralement ; la salle d'attente est toute trouvée et le patron est indemnisé de ses soucis par le passage de quelques consommateurs obligés. Les auberges choisies sont rassemblées autour d'une place de marché, ou encore sur cent mètres d'une rue étroite où la halte des cars provoque une animation passagère. Les horaires sont calculés pour s'arracher la clientèle ; les voitures se succèdent toutes à certaines heures ; suivant les jours, l'une ou l'autre compagnie ramasse les voyageurs.

(43) [308].

(44) [113]. L'indicateur de 1936 donne une information plus complète dont la valeur peut être contrôlée par la consultation de la liste officielle des services exploités en 1934.



Les services sont très nombreux, particulièrement le long de la voie ferrée de POITIERS à TOURS.

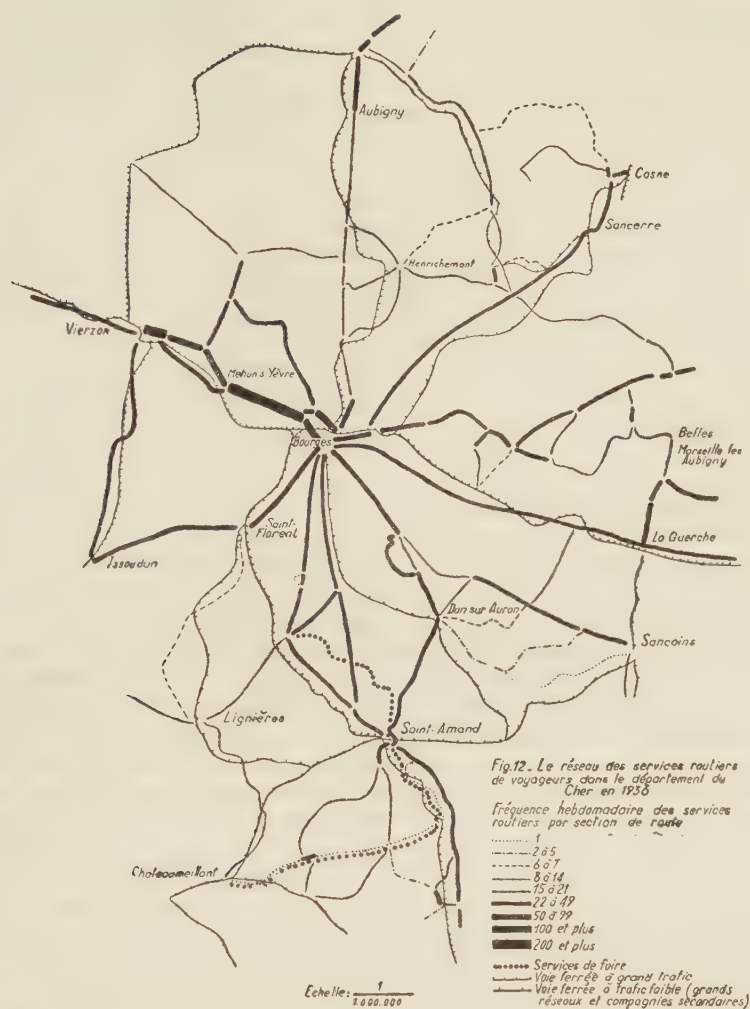
La lutte pour le trafic est particulièrement violente sur certains itinéraires (voir tableau, page 136) ; elle se renforce encore sur de courts tronçons, au départ des villes, les services empruntant une route commune sur dix à vingt kilomètres avant de bifurquer vers des directions secondaires. (Voir tableaux A page 136 et B page 138). Cinq compagnies se disputent la clientèle, assurant dix-neuf voyages par jour entre Montluçon et Commentry. Entre Bordeaux et Libourne, six compagnies assurent 434 services hebdomadaires, soit 62 par jour en moyenne : les départs s'étalant entre 6 et 20 heures, on atteint le chiffre moyen d'un départ toutes les quinze minutes au cours de la journée. Cette fréquence élevée est caractéristique d'une époque ; elle est un effet de la

FORCE DE LA CONCURRENCE ROUTIERE
AVANT L'APPLICATION DES MESURES DE COORDINATION
 (fig. 11 et 12, p. 135 et 137)

Parcours	Compagnies	Fréquence des allers et retours quotidiens	
		par entre- prise	Total
Montluçon-Vichy	Cars rouges et noirs de Vichy	4	9
	Citroën	5	
Montluçon-Moulins	Cars blancs (Royat)	3	7
	Citroën	4	
Montluçon-Clermont	Citroën	3	4
	S.G.T.D.	1	
Bourges-Châteauroux	Citroën	4	8
	Flèches d'Argent	4	
Bourges-Montluçon	Citroën	3	6
	C.E.A. (Compagnie d'Exploitation Automobile)	3	
Bourges-Vierzon	Citroën	8	29
	C.E.A.	12	
	Flèche du Berry	9	
Bourges-Gien	C.E.A.	4	7
	Martin	3	
Bourges-Nevers	C.E.A.	4	7
	Martin	2	
	Gagnard	1	
Poitiers-Chatellerault	Citroën	12	24
	S.T.P.	12	
Châtellerault-Tours	Citroën	8	16
	S.T.P.	8	

A — Concurrence routière sur le parcours Montluçon-Commentry

Compagnies	Lignes	Nombre hebdoma- daire des services
Cars rouges et noirs de Vichy	Montluçon-Vichy	28
Citroën	Montluçon-Moulins	28
	Montluçon-Clermont	21
Société des Autobus Montlu- çonnais	Montluçon-Commentry	28
Cars blancs de Royat	Montluçon-Moulins	21
S.G.T.D.	Montluçon-Clermont	7



On note l'importance du nombre des services et leur concentration le long des grands axes ferroviaires, spécialement dans les zones industrialisées (BOURGES - VIERZON, BEFFES - LA GUERCHE)

concurrence ; elle existe même lorsqu'une entreprise réussit à exercer un monopole sur une grande relation : le réseau Citroën assure douze services entre Clermont et Vichy. Cette desserte systématique apparaît comme le moyen de lutte le plus efficace contre le chemin de fer.

B — Concurrence routière sur le parcours Bordeaux-Libourne

Compagnies	Lignes	Nombre hebdomadaire des services
C.I.T.R.A.M.	Bordeaux-Libourne	144
»	Bordeaux-Chalais	14
»	Bordeaux-Coutras	56
»	Bordeaux-Bergerac	102
»	Bordeaux-Montguyon	8
Sud-Ouest-excursions	Bordeaux-Libourne	14
»	Bordeaux-Lussac de Libourne	7
»	Bordeaux-Castillon	18
Garreta	Bordeaux-Périgueux	14
Marty	Bordeaux-Libourne	22
Gonthier-Nouhaud	Bordeaux-Périgueux	21

b) Le tracé du réseau : les traits généraux et les influences économiques.

Les transporteurs recherchent avant tout les zones de peuplement dense et de populations industrielles plus mobiles que celles des régions rurales. Ainsi s'explique la concurrence des entreprises sur des parcours du type Vierzon-Bourges ou Montluçon-Commeny et la densité des services aux abords de toutes les villes et plus particulièrement des grandes métropoles régionales comme Bordeaux. Les réseaux d'autobus offrent cette particularité de s'être développés dans le cadre administratif du département. Leur formation traduit l'emprise commerciale du chef-lieu sur le milieu rural environnant. Les liaisons interdépartementales exercent surtout leur rôle dans le cadre de chaque circonscription : une ligne Périgueux-Angoulême assure quelques échanges d'une ville à l'autre, mais son trafic essentiel est la desserte des zones rurales et des petites agglomérations qui regardent soit vers la Dordogne, soit vers la Charente. Une exception se présente si un des terminus est une grande cité dont le rayonnement s'exerce au loin : une ligne Périgueux-Bordeaux emporte de Dordogne des voyageurs vers le port de la Garonne dont l'importance commerciale est incomparablement plus forte que celle de l'autre terminus.

Les transports routiers perdent leur caractère de complément du chemin de fer. Il subsiste quelques services centrés sur des bifurcations ferroviaires perdues dans la campagne. Ils sont le fait d'entreprises subventionnées (45) ; déjà ces réseaux sont noyés dans la masse des lignes des autres transporteurs sollicités par des itinéraires productifs. Cette recherche du grand trafic domine le développement de la circulation des autocars ; aussi, les réseaux se calquent sur celui des voies ferrées, épousant d'abord le tracé de celles qui constituent les grands axes de la circulation ferroviaire. Les qualités propres de l'autocar sont souvent négligées, on ne se soucie pas des facilités nouvelles de dépla-

(45) Les lignes d'Aigurande, Sainte-Sevère, Sazeray, aboutissant à Champillet-Urciers, constituent alors une survivance typique du passé. (Indre).

cement qu'il peut offrir aux populations rurales. Les services concurrents aux chemins de fer sont les plus nombreux, parallèlement à la transversale Nevers-Tours, à la ligne Paris-Bordeaux, notamment entre Tours et Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Au contraire, le trafic ferroviaire n'est pas menacé sur les sections du Massif Central, desservant peu d'habitants et parcourant des régions où le profil des routes est difficile. Aucun service ne double le rail entre Argenton-sur-Creuse et Brive-la-Gaillarde, entre Limoges, Montluçon et Gannat.

Les routiers ne font pas un effort systématique pour assurer les relations négligées par le chemin de fer. Le sud du département de l'Indre est traversé par une voie est-ouest qui ne permet aucune communication directe avec Châteauroux ; il faut longtemps avant qu'il soit doté de liaisons routières rapides, qui resteront peu nombreuses. De même, le train relie fort mal Rochechouart à Limoges. Des années seront nécessaires avant qu'un service routier satisfaisant soit établi. Les relations aux limites de deux départements ne sont l'objet d'aucun aménagement et on trouve des zones toutes proches qu'aucun transport public ne met en rapport. Entre La Châtre et Saint-Amand-Montrond, il n'a jamais existé de ligne, et c'est un cas commun. Les créations interdépartementales routières doublent presque toutes une voie ferrée, elles ne comblent pas les vides que le chemin de fer laisse. Il y a un choix réfléchi des exploitants de superposer leur parcours aux artères maîtresses du réseau ferré. On en trouve encore une manifestation dans les velléités d'organiser des liaisons à grande distance : le service Paris-Limoges n'a qu'une vie éphémère (46). Seuls subsistent au début de la coordination la liaison Paris-Clermont-Ferrand bi-hebdomadaire, renforcée en été, et celle estivale de Paris à Tours, Royan et Bordeaux.

Les traits communs aux réseaux départementaux, notamment la présence d'une convergence principale vers le chef-lieu, traduisent des influences économiques. Ils ne doivent pas faire oublier les éléments d'originalité dépendant le plus souvent du milieu géographique humain ou physique.

c) Les éléments d'originalité du réseau : l'influence du relief et du peuplement.

Indre-et-Loire et Haute-Vienne possèdent des réseaux ferrés développés et orientés vers les centres urbains importants de Tours et de Limoges. Le nombre des convois au départ des deux villes est voisin : 293 départs hebdomadaires à Limoges, 259 à Tours, en ne tenant compte que des omnibus, seuls essentiels pour la satisfaction des mouvements locaux. Treize directions sont suivies au départ de la capitale du Limousin dont sept à voie normale ; neuf le sont au départ du chef-lieu de l'Indre-et-Loire, toutes exploitées par les grands réseaux (47).

(46) SURET CANALE note la disparition des services Toulouse-Aurillac et Toulouse-Tarbes en 1933 et 1935 [377].

(47) Directions desservies au départ de Limoges : Voie normale : Brive par Uzerche et par Saint-Yrierx, Périgueux, Angoulême par Saint-Junien, Bellac, La Souterraine, Eymoutiers ; Voie étroite : Limoges à Couzeix-Chateauponsac-Saint-Sulpice-les-Feuilles-Bellac et Bussières-Poitevine, Razès, Oradour-sur-Glane, Bussières-Poitevine et Saint-Junien, Oradour-sur-

Limoges est donc mieux desservie d'autant plus que les Chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne organisent des services quotidiens fréquents, en direction de la banlieue immédiate (Couzeix et Aix-sur-Vienne) ; rien de semblable n'existe à Tours. Ces différences, malgré tout légères, entre les mouvements ferroviaires autour des deux villes, ne suffisent pas à expliquer les oppositions marquées que révèle l'étude de la circulation des autocars : on ne compte que 179 départs seulement dans la capitale du Limousin contre 780 dans celle de la Touraine.

On ne saurait invoquer ici la gêne occasionnée par l'existence d'une double gare ; tous les omnibus ont pour point d'origine et terminus Tours, et non St-Pierre-des-Corps. L'explication doit être recherchée ailleurs.

Deux sortes de causes semblent intervenir ; les unes ont trait à la configuration du relief, les autres aux conditions du peuplement (48). Une zone montagnarde, dotée de routes sinueuses et coupées de pentes fortes, ne peut attirer les compagnies d'autobus ; l'enneigement hivernal compromet la régularité des services (49), partant la possibilité d'une exploitation satisfaisante pour les usagers. Au contraire, le réseau d'Indre-et-Loire est accueillant ; les autobus ont avant tout à parcourir des vallées convergent en Touraine. Les facilités de circulation sont évidentes. A ces données techniques, s'en ajoutent d'autres. La densité de la population rurale, en y comprenant celle des petits marchés et agglomérations de moins de 10.000 habitants, est plus élevée en Indre-et-Loire (44,6) qu'en Haute-Vienne (39,9) ; les habitants se groupent dans les vallées présentant une grande continuité de peuplement : Loire, Cher et Indre ; l'installation de lignes en parcourant les rives, retient l'attention des transporteurs routiers qui ont de plus la perspective d'un trafic de banlieue près de Tours, partiellement assuré par les chemins de fer départementaux aux environs de Limoges.

Cet ensemble de faits explique la différence du développement du système de transport de voyageurs dans deux départements offrant des conditions géographiques opposées. L'analyse peut être poursuivie par l'étude des types d'entreprises exploitant dans chacun des cas. Tours est fréquentée par les voitures de huit compagnies ; deux sont très puissantes : S.T.P. et Citroën (Rapides de Touraine et Poitou) ; une a le caractère d'un transport urbain : les Autobus verts, qui relie la ville vingt fois par jour à Saint-Avertin à sept kilomètres, à Vouvray à neuf kilomètres, et treize fois à Saint-Pierre-des-Corps à trois kilomètres ; trois sont de grandes entreprises de Blois et Orléans ; trois seulement sont de type artisanal. La situation est toute différente à Limoges ; la desserte est l'œuvre d'un artisan et d'une société moyenne, les Autobus du Centre ; la plupart des autres lignes appartiennent à

Vayres, Rochechouart, Eymoutiers-Peyrat-le-Chateau, Aix-sur-Vienne (quinze départs quotidiens). Directions desservies au départ de Tours : Vierzon, Loches, Poitiers, Chinon, Saumur, Château-du-Loir, Vendôme, Sargé-sur-Braye, Blois.

(48) MEYNIER [348].

(49) Le déblaiement des voies ferrées est résolu plus simplement car il est limité dans l'espace ; pour la marche d'un réseau d'autobus, un déblaiement très généralisé doit être prévu ; une fois la couche de neige retirée, la chaussée peut rester peu propice à la circulation.

des exploitants de l'extérieur : Gonthier et Nouhaud, la grande entreprise de Périgueux, Citroën et la S.T.P. dont les voitures viennent de Poitiers. Le département de la Haute-Vienne n'a pas fixé de grande compagnie.

Les conditions de relief interviennent dans cette répartition. Une confirmation en est fournie par l'opposition, de même ordre, entre la Creuse et la Corrèze, d'une part, et les départements limitrophes du Massif Central de l'autre : Cher, Indre, Vienne, Charente. Le réseau d'autobus creusois est peu étendu ; les services sont assurés par les Autobus du Centre et par huit artisans ; aucun trust routier n'y exerce son activité ; une ligne dépend cependant de la Société de Transports Auxiliaires du réseau de Paris à Orléans (S.T.A.P.O.). Celle-ci contrôle toute l'activité routière du département de la Corrèze, mais en fait elle a passé une série de contrats avec les artisans exploitant d'une à trois lignes ; elle assure seulement la gestion commerciale du service et les relations avec les autorités départementales. Ce cas se retrouve dans le Lot. Il ne correspond pas originellement à l'installation d'une puissante compagnie routière dans le département, mais à la mainmise du réseau du P.O. sur les exploitations artisanales préexistantes ; ce sont elles qui représentent la structure initiale du réseau d'autobus de ce secteur de montagne. C'est là un terrain d'expérience, témoin de l'époque où l'exploitation sur route par les compagnies de chemin de fer était à l'ordre du jour. Les départements de plaines et de collines qui entourent le massif, sont desservis par les grands organismes de l'automobile : S.G.T.D. et Citroën dans l'Indre, Citroën, Martin et C.E.A. dans le Cher, S.T.P., Citroën et Brivin dans la Vienne, C.I.T.R.A.M. et Gonthier-Nouhaud dans la Charente.

L'extension considérable du réseau du Puy-de-Dôme, dominé par la S.G.T.D. et Citroën semble infirmer les conclusions précédentes. Si on regarde avec attention, on constate que les lignes de la S.G.T.D. ont été voulues et réalisées grâce à des subventions ; elles sont conçues comme complément du réseau ferré, et mises en service dès 1919 (50) ; elles n'appartiennent pas à la même génération de lignes que celles qui nous préoccupent maintenant ; les compagnies routières n'ont pas alors acquis les conceptions qui guident ultérieurement leur politique de développement du trafic. Citroën a un réseau dans le Puy-de-Dôme, mais le détail de sa répartition, en fonction du relief, confirme nos conclusions. Les itinéraires exploités sont tous en plaines ; ils relient Clermont à Vichy et Moulins. La ligne de Clermont à Montluçon s'élève, il est vrai, à 500 mètres, mais elle reste fidèle à la route nationale ; elle correspond à une relation fréquentée et bénéficie, aux deux extrémités, d'un trafic de banlieue (Clermont-Riom et Montluçon-Commentry) ; elle ne peut être considérée comme une ligne de pénétration de la montagne ; le réseau n'en comporte aucune.

Les zones montagneuses imposent l'emploi d'un matériel plus puissant, et la population à desservir est peu nombreuse. Les artisans locaux ont assuré les services. Les grandes compagnies n'ont accepté de le faire qu'avec des subventions, et seulement dans le début du

(50) Cf. ci-dessus, p. 120-121.

développement du transport routier de voyageurs (81). Elles préfèrent les routes aisées des plaines et des vallées peuplées où leurs voitures rouleront avec une charge suffisante pour rendre l'entreprise avantageuse ; elles ne redoutent pas la concurrence acharnée qui s'exerce ici ; elles la préfèrent même à une ligne où elles auraient pu être seules. Dans les meilleures conditions de relief et de peuplement, elles pensent tirer le maximum de leur matériel et, partant, des capitaux investis.

* * *

L'essor du transport routier apparaît comme l'œuvre systématique d'intérêts économiques puissants, en tête desquels se placent les constructeurs de véhicules. Artisans et entreprises de transport ont partie liée avec eux par divers procédés et à différents degrés. Le mécanisme de la concurrence, tel que nous l'avons décrit, suppose un ralentissement de l'activité ferroviaire qui doit justifier, aux yeux de l'opinion et des économistes, l'adoption de mesures d'organisation. Pour qu'elles prennent forme, il convient que les milieux politiques soient disposés à les accepter. La structure de l'industrie automobile française permet de trouver dans ses conseils d'administration des hommes susceptibles de se faire entendre dans les délibérations du Gouvernement et des Assemblées, et capables de traiter sur un pied d'égalité avec les représentants des compagnies ferroviaires, traditionnellement écoutés des ministres et députés.

La carte du réseau de transport routier est impressionnée par le tracé des grandes lignes de chemins de fer, comme ces dernières reflétaient les directions du roulage, tant il est vrai que l'incertitude des résultats financiers bride tout esprit d'entreprise. Elle est conçue en fonction des facilités d'exploitation et des possibilités de trafic ; aussi la géographie intervient comme élément d'explication ; le relief, la répartition et l'activité des populations sont les facteurs déterminants du choix des exploitants. La concurrence routière se concentre le long des grands itinéraires ferroviaires : bientôt, le chemin de fer est contraint d'envisager une réplique.

(81) Le cas des montagnes animées par le tourisme mériterait une étude particulière.

Deuxième Chapitre

LES CHEMINS DE FER DEVANT LA CONCURRENCE ROUTIÈRE

Les difficultés financières des réseaux ferrés grandissent avec le siècle ; le problème de l'exploitation des lignes secondaires se pose avant que n'existe la concurrence routière. Son développement crée une situation nouvelle parce que le trafic est menacé sur toutes les lignes ; ce n'est plus la question des seules artères peu animées qui est à l'ordre du jour. Le chemin de fer réagit : une métamorphose s'opère entre 1930 et 1938 dans les méthodes des différents services. Mais la lutte n'est pas une simple bataille technique ; elle existe aussi sur le plan des intérêts ; or, sur ce terrain, les dirigeants et administrateurs des réseaux ne sont pas tous empressés de la conduire.

Un remarquable effort de redressement est réalisé par les compagnies de chemins de fer pour pallier les effets de la concurrence routière ; les ingénieurs, les cheminots de toutes catégories, ont accompli des réformes avec persévérance : elles se traduisent tant dans la monotonie du travail quotidien pour la satisfaction immédiate des usagers que dans de belles réalisations à plus longue portée, d'autant plus difficiles à mener à bien que les moyens financiers sont le plus souvent limités.

I — *LE PROBLEME DE L'EXPLOITATION DES LIGNES SECONDAIRES.*

Les lignes construites après 1880, qu'elles l'aient été ou non dans le cadre administratif des conventions de 1883, ont presque toujours un trafic faible. Les recettes limitées obtenues sur ces artères conduisent les conseils d'administration à souhaiter une organisation nouvelle, les uns proposant l'abandon à des compagnies de chemins de fer secondaires, les autres voulant l'application de deux modes de gestion différents à l'intérieur de leur réseau ; le premier s'appliquerait aux lignes principales et s'inspirerait des termes des conventions de 1883, le second réservé aux autres itinéraires serait proche des régimes des chemins de fer à voies étroites.

RESULTATS D'EXPLOITATION PAR KILOMETRE POUR
CERTAINES LIGNES DU RESEAU D'ORLEANS (1913) (1)

Lignes	Date d'ouverture	Dépenses d'établis- sement	Recettes	Produits nets	Différence entre les produits nets et les charges des capitaux engagés par la compagnie	
			F	F	Excédent	Insuffisance
Paris-Bordeaux	1840-1853	877.374	182.605	95.403	36.212.583	—
Orléans-Limoges	1847-1856	309.805	113.611	67.047	19.961.431	—
Vierzon-Saincaize	1847-1853					—
Coutras-Périgueux	1857	518.919	67.264	34.000	346.085	—
Bourges-Montluçon	1861	317.520	44.487	20.885	372.534	—
Tours-Vierzon	1869	332.798	47.841	24.757	823.143	—
Tours-Montluçon	1875-1884	33.953	12.593	2.632	140.647	—
Moulins-Montluçon	1859	437.805	37.260	11.293	—	2.219.930
Montluçon-St-Sulpice-Laurière	1864-1869	343.370	28.234	6.986	—	1.306.260
Montluçon-Aubusson	1864-1871					
Poitiers-St-Sulpice-Laurière	1867	230.658	17.444	5.125	—	788.909
Limoges-Angoulême	1875	64.671	21.163	1.932	—	403.502
Clermont-Fulle	1880-1881	94.831	30.359	4.564	—	149.905
Tournon-La Châtre	1886-1903	212.020	7.077	73	—	1.259.299
Bourges-Gien	1885	139.656	7.416	— 747	—	1.321.261
Tournon-Châtellerault	1891	120.878	3.858	— 376	—	377.979
Limoges-Brives (Montauban)	1893	450.783	56.617	26.441	—	252.083
Montluçon-Eygurande	1885-1887	129.478	23.480	6.166	—	487.858
Poitiers-Le Blanc	1883-1887	101.783	7.545	909	—	351.580
Port-de-Piles-Preuilly	1885	81.147	8.493	2.844	—	98.297
Preuilly-Tournon	1886	109.467	6.322	328	—	142.642
Saint-Sébastien-Guéret	1886	96.200	4.508	— 1.523	—	513.684
Vieilleville-Bourganeuf	1883	30.750	6.426	— 1.446	—	67.378
Bourges-Cosne	1893	83.672	7.565	— 244	—	258.120
Guéret-La Châtre	1906	69.368	3.362	— 2.098	—	370.308

Les résultats d'exploitation par ligne et par kilomètre, pour l'année 1913, soulignent la nécessité d'adopter des décisions permettant une gestion financière plus avantageuse : l'exploitation est déficitaire sauf sur quelques grandes artères (tableau, page 144). Le rapport Gréard montre comment des économies pourraient être espérées de nouvelles méthodes d'exploitation. La faiblesse relative des dépenses sur les réseaux secondaires est remarquable. Elle est due à la dispense d'une partie des obligations imposées aux grandes compagnies pour toutes leurs lignes, sans distinction d'importance (2).

RESULTATS D'EXPLOITATION DES LIGNES A FAIBLE TRAFIC SUR L'ORLEANS ET SUR LE RESEAU DE LA CORREZE

	Parcours	Longueur	Recettes par kilomètre	Dépenses par kilomètre	Dépenses kilométriques d'entretien des voies
Intérêt général	La Châtre-Guéret	68 km	3.176 F	4.850 F	1.122 F
Voie étroite Réseau de la Corrèze	Uzerche, Tulle, Argentat, Seilhac, Treignac	95 km	3.789 F	3.294 F	361 F

Les sections pauvres en trafic voient décroître les tonnages transportés avec le développement de la concurrence automobile qui s'exerce aussi sur les échanges réalisés sur les grands itinéraires ; les recettes s'y abaissent ; la compensation financière qui s'opérait entre bonnes et mauvaises lignes disparaît : la situation d'ensemble du réseau est compromise, ce qui renforce les volontés d'économie. En 1923, les rapports administratifs font pour la première fois état d'une concurrence de la route ; encore les auteurs se contentent-ils de signaler le fait sans y attacher une importance décisive. Leur attention est retenue par la recherche des économies réalisables soit sur les lignes secondaires, soit sur les grandes lignes sur lesquelles on peut concevoir la fermeture de gares.

Une enquête précise, faite en 1926, souligne la faiblesse du trafic de nombreuses stations ou haltes (tableau, page 146). Trois sont sur des grandes lignes dont l'une, Pont Vert est la gare de contact avec le canal de Berry, les autres desservent des agglomérations rurales sur des artères secondaires ; quatre appartiennent à la ligne de la Châtre à Argenton. Doivent-elles être fermées ? Cette nouvelle politique léserait des intérêts locaux ; des décisions parlementaires doivent être adoptées avant même que ne puissent être commencées les procédures administratives conduisant à la fermeture. Aucune mesure de ce genre ne sera décidée, mais le fait d'y penser signale le début d'un état

(2) [22]. Rapport H. GRÉARD 1915. La ligne La Châtre-Guéret, avec ses rampes de 20 ‰ et son trafic rural, est comparable aux lignes corréziennes.

TABLEAU DU RELEVÉ DES UNITES DE TRAFIC EN 1926 (3)

Station	Ligne	Nombre de billets de voyageurs au départ	Nombre de billets de chiens en enregistre- ments de bagages au départ	Mouvements en grande vitesse	Nombre de colis postaux	Petite vitesse
Ussac	Limoges-Brive	2.610	125	221	229	252
Dienne	Tours-Vierzon	3.309	412	250	226	357
La Chapelle-St-Ursin	Bourges-Montluçon	844	104	103	—	349
Montgoumard	Angoulême-Limoges	2.166	94	—	—	—
La Chaussée	La Châtre { Argenton Guéret	1.310	182	247	135	—
Sarzac-Fougerolles	Argenton-La Châtre	1.297	196	366	189	497
Bonnaivoix	Argenton-La Châtre	952	89	231	95	—
Le Pêcheureau	Argenton-La Châtre	1.533	236	498	412	—
Fleix	Poitiers-Le Blanc	2.122	259	581	119	—
Launay	Le Blanc { Châtelleraut et Port-de-Piles	1.456	252	123	124	—
Sillards	Limoges-Poitiers	3.026	342	462	233	—
Plainartige	Limoges-Ussel	3.345	184	188	93	124
Eyzrac-Laborie	Thiviers-Brive-la-Gaillarde	1.243	126	326	162	—
Bussy-Varache	Limoges-Ussel	1.902	95	109	75	495
St-Martin-le-Pin	Angoulême-Thiviers	3.199	247	225	278	—
La Clavière	Guéret-Saint-Sébastien	3.293	151	531	206	—
Chancelade	Embranchement Périgueux	—	—	—	—	291
Pont-Vert	Bourges-Vierzon (embranchement canal de Berry)	—	—	—	—	1.713

d'esprit de renoncement à la meilleure desserte possible ; c'est l'abandon de l'idée que tout trafic naissant ou mourant où que ce soit concourt à l'activité générale du réseau.

Les lignes secondaires constituent les trois cinquièmes du réseau ; elles ne fournissent que 8,3 % des recettes mais 16 % des kilomètres parcourus s'y accomplissent ; des économies doivent y être réalisées. Les trains ont une trop grande capacité de transport pour le trafic ; il faut y faire circuler des convois permettant de proportionner les charges d'exploitation aux recettes, tout en donnant satisfaction aux usagers. La locomotive est trop forte pour le travail qu'on exige d'elle ; mal employée, son rendement est désastreux (4). En même temps, on doit simplifier les conditions d'exploitation, signalisation, gardiennage et réduire les frais d'entretien des voies et de personnel des gares.

Les progrès constants de la circulation automobile entraînent, vers 1933-1934, un nouvel affaiblissement du trafic sur les lignes secondaires. Les trains de voyageurs sont faiblement fréquentés sur une grande partie du parcours.

COMPTAGE DES VOYAGEURS DU 20 AU 26 AOUT 1934
ENTRE LE BLANC ET PORT-DE-PILES (5)

N° du train	Période de la journée	Nombre moyen quotidien de voyageurs	
		au départ du Blanc	à l'arrivée à Port-de-Piles
844	matin	18	53
846	journée	18	47
848	soir	25	49
		au départ de Port-de-Piles	à l'arrivée au Blanc
843	matin	31	15
841	journée	10	15
847	soir	77	20

Le renouveau du rail, minutieusement préparé, s'affirme au moment où la concurrence de la route s'exerce avec succès¹ ; les projets conçus pour l'exploitation des seules lignes secondaires prennent un intérêt qui dépasse leur cadre ; ils s'adaptent à toutes les lignes dans le domaine des techniques comme dans celui de l'action commerciale auprès de la clientèle.

(4) En 1927 les machines de la série 265-400 consomment 2 kgs 800 de charbon au kilomètre dans de bonnes conditions d'utilisation, mais 13 kgs sur la relation La Châtre-Guéret. D'après [22].

(5) Dossier de fermeture de la ligne de Port-de-Piles au Blanc : Service de la coordination de la région du Sud-Ouest. Résultats de comptages effectués du 20 au 26 août 1934. L'exemple est d'autant plus démonstratif qu'il porte sur le mois d'août, celui de la plus forte fréquentation.

II — LES AMÉLIORATIONS DES SERVICES FERROVIAIRES ; FORMES NOUVELLES DE LA TRACTION (Fig. 13).

L'inertie reprochée aux administrations ferroviaires fait place au souci d'apporter satisfaction aux usagers. La qualité des services offerts est un élément important pour réduire les effets de la concurrence. Le chemin de fer s'emploie à l'améliorer. L'extension de la traction électrique, la mise au point d'un matériel nouveau comme les autorails, les essais d'engins mixtes rail-route entrent tous dans cette catégorie d'efforts ; ils rejoignent ceux des services du mouvement relatifs aux horaires, à la fréquence des services et à l'aménagement des correspondances pour les voyageurs, à la réduction des délais de livraison pour les marchandises. Ces actions se combinent : l'utilisation de l'autorail doit permettre d'accroître la vitesse et la fréquence ; elle constitue aussi une application de la politique d'économie recherchée depuis plusieurs années sur les lignes de faible activité.

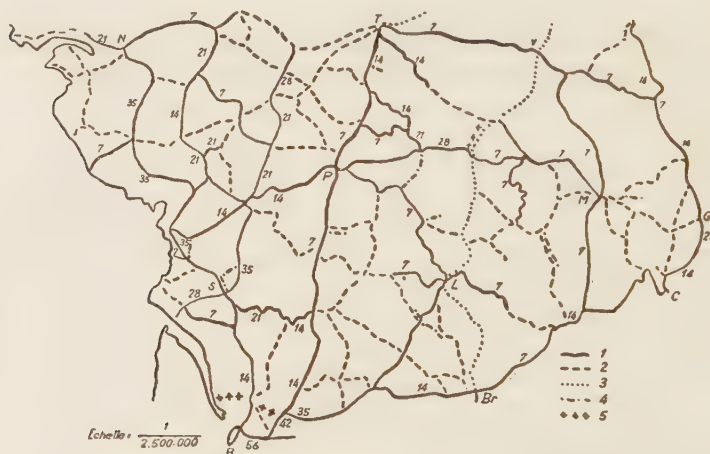


Fig. 13. Emploi des nouvelles techniques de traction en 1937 : service des voyageurs

Les autorails sont particulièrement employés sur de courtes sections pour répondre au trafic autour des grandes villes (Nantes, Tours, Limoges).

1 : Sections parcourues par des trains à vapeur et par des autorails. — 2 : Sections parcourues seulement par des trains à vapeur. — 3 : Sections parcourues par des trains électriques. — 4 : Sections parcourues par des services sur route organisés par les compagnies ferroviaires. — 5 : Sections parcourues par des autorails. (Les chiffres indiquent le nombre hebdomadaire des allers et retours assurés par autorail pour chaque section de ligne).

B : Bordeaux. — Br : Brive-La-Gaillarde. — C : Clermont-Ferrand. — L : Limoges. — M : Montluçon. — P : Poitiers. — N : Nantes. — G : Saint-Germain-des-Fosses. — T : Tours. — V : Vierzon.

1° Le développement de l'électrification.

Des résultats appréciables sont obtenus par l'amélioration du rendement des machines à vapeur : la consommation sur l'ensemble du réseau, s'abaisse de 6,230 kgs pour 100 tonnes/kilomètre en 1927, à

5,740 kgs en 1929 (6). Mais ce mode de traction présente toujours des difficultés d'utilisation économique, surtout sur les relations peu fréquentées (7), aussi en recherche-t-on de nouveaux et consacre-t-on de grands efforts à leur utilisation.

L'électrification de certaines lignes est envisagée avant 1914. On pense d'abord l'utiliser pour favoriser l'établissement de bonnes relations transversales. Ultérieurement, les services compétents décident l'installation de la traction électrique sur les grands itinéraires de Paris à la frontière espagnole. Les études commencent en 1910 autour de Montluçon (8) ; des lignes sont exploitées électriquement dans d'autres régions françaises, notamment dans les Pyrénées (9). Des missions sont envoyées à l'étranger pour observer les différentes possibilités techniques. Les difficultés d'approvisionnement en charbon, les perspectives d'économie de traction (10) conduisent la compagnie d'Orléans à élaborer un plan.

Les sections à électrifier peuvent être déterminées en fonction de deux critères : la déclivité et le trafic. Le premier est d'abord retenu comme fondamental : ce sont donc les lignes de régions montagneuses qui sont promises les premières à l'équipement ; une note du 30 mars 1918 précise que les dépenses d'installation ne sont justifiées que pour des sections où les déclivités sont au moins égales à 10 ‰ (11). L'économie est proportionnelle à l'intensité du trafic : nous ne serons pas étonnés de voir classer les deux transversales du Massif Central en bonne place parmi les artères prévues. Elles viennent immédiatement après les parties montagneuses de la voie Paris-Toulouse. Le programme du 20 mars 1918 porte sur 2.267 kilomètres répartis dans le Massif-Central et sur ses abords immédiats (12). Il peut être modifié ; notamment, la priorité d'électrification serait accordée à la nouvelle voie directe Limoges-Saint-Germain-des-Fossés dont on considérerait encore la construction comme probable, et à son prolongement vers l'Ouest entre Limoges et Angoulême pour favoriser le commerce rochelais. L'ordre établi pourrait être corrigé pour tenir compte des courants de trafic nécessaires à l'activité des usines construites à proximité des barrages. Le plan est jugé insuffisant par le Ministre des Travaux Publics ; il est complété le 8 novembre : le kilométrage total des lignes

(6) GODFERNAUX [259].

(7) Cf. ci-dessus, p. 147.

(8) [27].

(9) Les chemins de fer du Midi exploitent 177 km de lignes : Villefranche à Bourg-Madame (1910) ; Villefranche à Perpignan (1912) ; Lourdes à Pierrefitte-Nestalas (1914) ; Tarbes à Bagnères-de-Bigorre (1914) ; Lannemezan à Arreau-Cadéac (1917).

(10) La machine électrique est utilisable en principe vingt heures sur vingt-quatre et peut effectuer de longs parcours ; la machine à vapeur ne peut servir à la traction que six heures et quart. Une machine électrique est capable de remplacer trois machines à vapeur.

(11) Un kilowatt/heure remplacerait :	Pente
— 1.200 grammes de charbon sur la section Châteauroux-Limoges	6 ‰
— 1.600 — — — — — Montauban-Limoges	10 ‰
— 2.500 — — — — — Tulle-Clermont-Ferrand	25 ‰

(12) Le lien de la chute et de l'usine utilisatrice de l'énergie typique des premiers emplois industriels de l'électricité d'origine hydraulique pèse sur la répartition des lignes choisies. On conçoit difficilement une ligne électrifiée très éloignée de sa source d'approvisionnement énergétique.

à électrifier est porté à 3.100 kilomètres ; les nouveaux itinéraires inscrits (Poitiers à Bersac et Brive à Nexon) prolongent les sections pour lesquelles la décision était déjà prise (13) (Fig. 14).

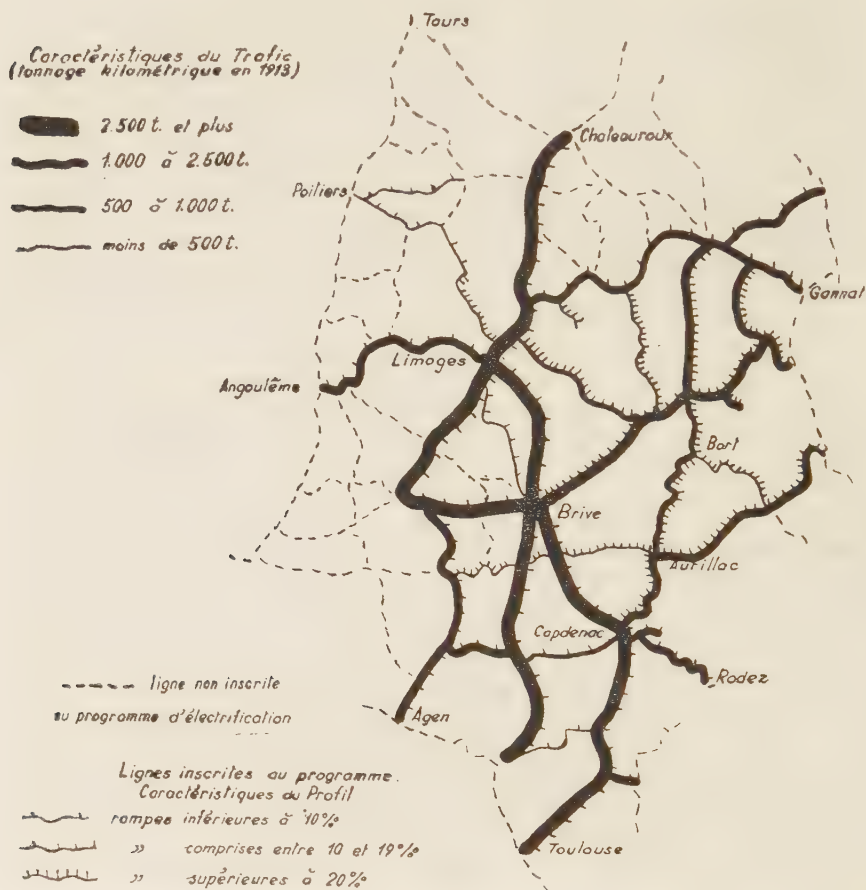


Fig. 14. Le programme d'électrification des chemins de fer en 1918

Les lignes dont l'électrification est prévue sont presque toutes dans le Massif Central, mais les réalisations intéressent avant tout les sections de plaine à fort trafic : la comparaison des figures 14 et 15 souligne la différence entre les projets et les réalisations.

Les discussions s'engagent sur les modalités de la fourniture du courant ; la compagnie des chemins de fer d'Orléans veut assurer la production de sa propre consommation, et vendre éventuellement le surplus à d'autres usagers. Les mois passent et les études techniques conduisent à de nouvelles conclusions. La possibilité d'utiliser concurremment de l'électricité d'origine thermique et hydraulique donne l'assurance d'une grande régularité de fourniture sans construction de

(13) [28].

barrages immenses ; les progrès dans le transport du courant à grande distance sous haute tension permettent plus de liberté dans le choix des voies ferrées à équiper.

En 1922, M. Parodi, résumant ses travaux antérieurs, conclut qu'il y a intérêt, pour faire de grandes économies, à électrifier les parcours à profil facile mais à gros trafic ; en effet, la valeur moyenne de densité linéaire de consommation de combustible s'élève à 1.200 tonnes/kilomètre entre Paris et Les Aubrais, contre 250 entre Saint-Sulpice et Gannat (14). Cette conception s'impose rapidement dans les milieux économiques, et dès 1920 les projets s'étaient modifiés. Le 8 juillet, le Conseil supérieur des Travaux publics fait inscrire la section Paris-Châteauroux au programme d'électrification de la Compagnie d'Orléans. L'approbation du document par le Conseil, puis par le Ministre, a lieu les 8 et 29 août ; trois tranches sont prévues ; la première, de 1.800 kilomètres, comporte notamment les lignes de Paris à Brive, Saint-Sulpice à Gannat et Brive à Clermont, soit une ligne à gros trafic et les deux transversales montagneuses ; les deux autres, respectivement de 481 et 195 kilomètres, ne concernent que des relations secondaires dans le Massif Central. Les besoins énergétiques nécessaires aux premières mises en service doivent être fournis par la centrale d'Eguzon et les centrales thermiques parisiennes (ligne de Paris à Vierzon), par celles de Coindre et de la Cellette (lignes transversales). L'évolution économique et financière inquiète les milieux d'affaires ; la dépréciation du franc, l'élévation du loyer de l'argent créent des conditions de moins en moins favorables aux investissements nécessaires à l'électrification des chemins de fer, sans pour autant stopper l'édification des barrages : les débouchés industriels et domestiques exigent des quantités croissantes d'électricité. En 1925, on envisage d'arrêter à Châteauroux les travaux et d'augmenter la part des ventes de courant à Paris. C'est en fait au parcours Paris-Vierzon que se limite l'emploi de la machine électrique (15). La centrale d'Eguzon fournit comme prévu l'énergie. Les travaux sont ensuite ralentis, et ce n'est que le 19 juillet 1933 que la machine électrique est utilisée d'Orléans à Tours. Le rythme des livraisons s'accroît à nouveau et successivement les sections Vierzon-Brive (1935), Tours-Angoulême et Angoulême-Bordeaux (2 août et 13 décembre 1938) sont ouvertes à la traction nouvelle (Fig. 15). Les lignes transversales sont délaissées, et pas plus dans ce domaine que dans celui des constructions elles ne bénéficient d'amélioration.

L'électrification du réseau ferré est liée étroitement au programme plus vaste de la mise en valeur des ressources hydrauliques françaises. La compagnie des chemins de fer d'Orléans a tenu un rôle important dans l'équipement des chutes de la Haute-Dordogne. Cette orientation de la compagnie vers de nouvelles activités ne doit pas être interprétée seulement comme le désir de contrôler la source de ses besoins en énergie, elle s'explique aussi par des perspectives de profit qu'au

(14) [27].

(15) La mise en service des lignes caténaires a été réalisée en décembre 1924 entre Brétigny et Dourdan ; août 1925 : Brétigny et Juvisy ; septembre 1925 : Brétigny et Etampes ; janvier 1926 : Paris et Juvisy ; septembre 1926 : Orléans et Etampes ; novembre 1926 : Orléans et Vierzon.

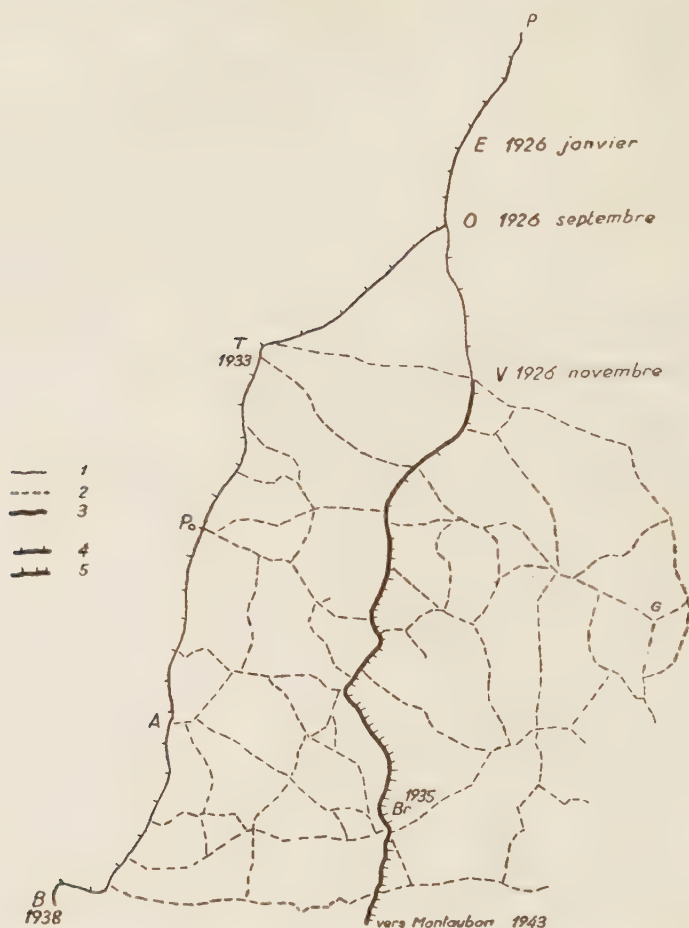


Fig. 15. Principales étapes de l'électrification effective du réseau

La difficulté du profil tient une place secondaire dans la détermination des sections à électrifier : la ligne Paris-Bordeaux, avec des rampes inférieures à 5° ‰ est la première équipée. Les lignes du Massif Central sont exceptionnellement dotées du nouveau mode de traction. La date de mise en service commercial des locomotives électriques figure pour les principales sections.

1 : Lignes électrifiées non inscrites au programme de 1918. — 2 : Lignes non électrifiées. — 3 : Lignes électrifiées inscrites au programme de 1918. Indication des pentes caractéristiques : 4 : pentes inférieures à 5° ‰ — 5 : pentes supérieures à 10° ‰.

A : Angoulême. — B : Bordeaux. — Br : Brive-la-Gaillarde. — E : Etampes. — G : Gannat. — O : Orléans. — P : Paris. — Po : Poitiers. — T : Tours. — Vi : Vierzon.

lendemain de la guerre l'exploitation ferroviaire ne semble plus susceptible de donner. L'Orléans assure un service public pour lequel il est soutenu par l'Etat ; le réseau veut se faire producteur de courant et pour cela obtient encore l'appui de l'Etat (16).

Nous n'insistons pas davantage sur cet aspect de la question : la mise en valeur de la Dordogne constituerait à elle seule un thème d'étude vaste et riche d'enseignements ; il nous écarterait trop de nos préoccupations immédiates pour que nous puissions songer à l'entreprendre.

2° *L'utilisation des autorails.*

L'événement décisif dans le domaine de la traction est le transfert sur le rail de véhicules semblables à ceux qui circulent sur la route. Leur emploi est compris avant même qu'ils soient devenus d'usage courant ; l'autorail doit permettre l'augmentation de la vitesse et le maintien, sinon la multiplication des fréquences pour les relations omnibus, la prolongation d'un rapide pour permettre de desservir quelques localités supplémentaires. L'établissement de relations très rapides entre grands centres. Ses qualités sont nombreuses ; nous ne retiendrons que ses aptitudes d'accélération (60 km. à l'heure après 350 m. de marche) et de freinage (100 mètres à 80 kilomètres à l'heure), qui conditionnent leur utilisation avantageuse sur les parcours à arrêts fréquents ; elles permettent même la création de haltes facultatives.

Les essais se multiplient en quelques années : une automobile Renault, munie d'un troisième essieu et de pneus, atteint 95 kilomètres à l'heure sur la ligne Laqueuille-Le Mont-Dore au profil particulièrement pénible. La première Micheline, conçue pour le rail, est présentée le 26 janvier 1931 aux directeurs des compagnies, sur le parcours Issoudun-Saint-Florent ; elle ne compte que 18 places (17). Après le réseau de l'Etat, celui d'Orléans se rallie à la formule nouvelle : le service d'hiver 1932-1933 consacre l'utilisation régulière des autorails entre Vierzon et Montluçon, Aurillac et Clermont-Ferrand. Le matériel employé est encore de faible capacité (18). Les premiers succès encouragent les constructeurs : Renault, De Dietrich, la Compagnie Lilloise. multiplient les modèles ; le nombre de places assises atteint bientôt soixante, tandis que des compartiments sont prévus pour les postes et les bagages. Le gas-oil remplace bientôt l'essence : de substantielles éco-

(16) Des combinaisons financières élaborées en mars 1919 réservent à l'Etat la construction des barrages, dérivations et conduites, usines, matériel hydraulique ; à la compagnie, l'achat de l'équipement électrique, sa pose dans les usines et les voies, l'acquisition du matériel roulant. La compagnie verse à l'Etat une redevance au kilowatt/heure en compensation des travaux et émet des obligations remboursables en 60 ans. Elle fait avance à l'Etat des frais engagés (J.O. des 10 et 30 juillet 1920). Ce cas illustre parfaitement les indications de P. GEORGE sur la structure de cette industrie naissante. [174] p. 282-283.

(17) Le 10 septembre 1931, une Micheline accomplit le parcours Paris-Deauville (221 kilomètres) en 2 heures 3 minutes, à la vitesse commerciale de 107,400 Km/h. Le train le plus rapide sur le même parcours mettait 2 heures 47 minutes et avait une moyenne commerciale de 79,200 Km/h.

(18) 24 à 36 places, 300 à 450 kgs de bagages, 90 à 100 km/h pour une consommation de 26 à 45 litres aux 100 km suivant les véhicules.

TRACTION A VAPEUR ET AUTORAIL

(Comparaison du prix de revient kilométrique)

TRACTION	Vapeur	Vapeur	Vapeur	Vapeur	Autorail
Ligne de :	Port-de-Piles au Blanc	Châtellerault au Blanc	Poitiers à Argenton	La Châtre à Guéret (ligne à profil difficile)	Ensemble des lignes de l'étoile du Blanc*
Personnel de conduite	1 F. 90	2 F. 10	2 F. 85	2 F. 20	0 F. 20
Combustible ou carburant	1 F. 90	1 F. 90	1 F. 90	2 F. 70	0 F. 90
Consommations diverses	1 F. 75	1 F. 75	1 F. 75	2 F. 95	2 F. 25
Réparations	0 F. 50	0 F. 55	0 F. 55	0 F. 70	0 F. 65
Personnel sédentaire	0 F. 40	0 F. 45	0 F. 30	0 F. 55	0 F. 40
Personnel d'accompagnement	0 F. 95	0 F. 66	0 F. 80	0 F. 90	2 F. 00
Entretien du matériel roulant	7 F. 40	7 F. 41	8 F. 15	10 F. 00	6 F. 40
Amortissement	—	—	—	—	—
TOTAL	—	—	—	—	—

* La ligne de La Châtre à Guéret n'est pas intervenue dans les calculs relatifs au prix de revient par autorail.

** Les chiffres de cette colonne indiquent le pourcentage par rapport à la dépense kilométrique totale.

nomies de combustibles sont possibles (19), grâce à l'usage de l'autorail, spécialement sur les lignes de faible fréquentation (Tableau p. 154). Le « kilomètre autorail » coûte moins que le « kilomètre vapeur ». La substitution d'un mode de traction à l'autre semble capable de déterminer des économies. Pour l'entretien de la voie, le passage d'un autorail, léger mais rapide, exige des soins équivalents à ceux requis par la circulation d'un train ; les résultats financiers à attendre sont de ce fait réduits. Il y a grand intérêt à faire fonctionner les automotrices partout où les lignes sont ouvertes, mais bien des esprits se demandent, lors des débats sur les fermetures de lignes, si leur emploi justifie le maintien du trafic.

Les possibilités d'économies même légères, la nécessité d'un service capable de retenir la clientèle, conduisent à une utilisation croissante des autorails. Cependant aucune ligne n'est exclusivement desservie par l'autorail : on craint de ne pas pouvoir faire face aux pointes de trafic ; en outre, son utilisation est désavantageuse pour les foires car un convoi unique à vapeur suffit à faire face en même temps aux mouvements des marchandises et des voyageurs. Des conditions financières s'ajoutent à ces motifs pour freiner une adoption plus rapide de la technique nouvelle ; le matériel ancien dont sont composés les omnibus est amorti ; il assure encore le service qu'on exige de lui ; les frais d'achat des autorails sont au contraire élevés ; il faut tenir compte de leurs frais d'amortissement et les compagnies limitent systématiquement le nombre des nouveaux appareils mis annuellement en circulation, malgré les sollicitations dont elles sont l'objet de la part des constructeurs.

3° *Les tentatives de transport des voyageurs sur route par les compagnies de chemin de fer.*

L'exploitation routière sous la direction des réseaux ou de leur filiale constituée à cet effet s'inscrit dans l'effort de renouveau des compagnies. Nous ne citons que pour mémoire leur appui aux services touristiques (20). Très vite, les compagnies en viennent à créer des liaisons régulières destinées à l'amélioration de relations lentes ou difficiles par chemin de fer : c'est ainsi que naissent les services sur route Poitiers-Limoges (21) et Chinon-Sainte-Maure. Elles suspendent illégalement la circulation des trains, les remplaçant par des cars entre Le Blanc et Montmorillon, par exemple ; la situation se régularise par le décret du 19 janvier 1934. Les parcours routiers se multiplient en même temps que progresse l'usage de l'autorail ; en 1937, les auto-

(19) MARCOTTE [341].

(20) Les services touristiques de la compagnie d'Orléans figurant au livret Chaix de 1931 comprennent, dans le Centre, les circuits des châteaux, au départ de Tours, Blois, Saumur, Angers ; des circuits d'Auvergne au départ de la Bourboule et du Mont-Dore ; des circuits au départ de Limoges, Brive, Périgueux, Argenton-sur-Creuse, Montluçon et Nérès.

(21) Cette liaison représente un progrès important à l'époque, car les trains de Poitiers sont soit limités au Dorat, soit dirigés sur Saint-Sulpice-Laurière ; la liaison routière permet une amélioration très réelle. Cette politique routière des réseaux est générale. Des exemples plus caractéristiques sont offerts par le Nord (Beauvais-Rouen) ou par l'Etat (Rouen-Evreux et, mieux encore, Caen-Rennes).

cars de la compagnie font 604 kilomètres par jour contre 364 en 1931. La liaison directe Poitiers-Limoges a disparu, étant assurée par autorail ; or, elle représentait 278 kilomètres ; il y a une physionomie nouvelle de l'organisation routière du chemin de fer. Les lignes sont longues en moyenne de 18 kilomètres ; les fréquences varient de un aller et retour quotidien sur la ligne Busseau-Felletin (35 kilomètres) à six sur la ligne Sainte-Maure-Noyant-Sainte-Maure Ville (4 kilomètres).

Cette activité est pleinement intégrée dans le cadre des mouvements ferroviaires ; plusieurs de ces lignes sont conjointement exploitées par autocar et par train ou autorail ; lors des mesures de coordination, ces services sur route sont traités à l'égal du trafic assuré par voie ferrée et leur abandon est considéré comme une concession faite aux transporteurs routiers.

Il est intéressant de noter cette tentative d'organisation générale des transports sous la direction des chemins de fer ; elle est arrêtée par la mise en application des mesures de coordination. A partir de ce moment, tout est fait pour paralyser les transports assurés par les compagnies ferroviaires hors de leurs rails. Il y a là une opposition absolue entre la politique pratiquée en Grande-Bretagne où, dès 1928, le « Railway Road Bill » précise les droits des réseaux ferrés à l'exploitation routière. Les effets s'en font sentir rapidement ; dès 1932, les chemins de fer anglais contrôlent le trafic de plus de 12.000 véhicules automobiles, surtout grâce à leur participation à des entreprises routières ; il peut être curieux de constater que les sommes ainsi placées rapportent de 5,5 à 7 % (22). La tendance des réseaux ferrés français à l'exploitation sur route ne constitue donc pas une exception ; on peut même la juger timide ; et cette timidité a grandement favorisé toute l'évolution ultérieure de la place des divers moyens de transport dans l'économie française. Les améliorations techniques de tous ordres apportées dans le domaine de la traction créent des possibilités nouvelles pour donner satisfaction aux désirs des usagers. Les services du mouvement vont en user dans l'aménagement des horaires et des fréquences des services.

III — LES AMÉLIORATIONS DES SERVICES FERROVIAIRES : L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

La comparaison des services de transport des voyageurs de 1931 et de 1937 permet d'apprécier les efforts accomplis, qui diffèrent suivant la nature des relations ; l'action peut s'exercer dans trois directions principales : la consistance des services, la vitesse des convois, l'aménagement des horaires.

1° *La consistance des services.*

Quatre grandes artères relient Paris au Centre et au Centre-Ouest : les lignes de Clermont-Ferrand, de Toulouse et de Bordeaux par Poitiers et par Thouars. La disparition des services de luxe à l'exception

(22) [372] p. 46-53.

du Sud-Express (23) et l'accroissement des tonnages remorqués déterminent une réduction du nombre des trains, sans pour autant aboutir à celle des places offertes. La volonté d'utiliser au maximum les avantages de l'électricité conduit à dévier des itinéraires traditionnels : la relation de nuit de Paris au Mont-Dore s'établit par Limoges et Ussel (24) ; de même, on atteint Aurillac et Vic-sur-Cère par Brive-la-Gaillarde. C'est le début d'une politique systématique des administrations ferroviaires dans l'acheminement des trains de voyageurs.

Les services sur les lignes transversales offrent quelques changements notables. L'utilisation de l'autorail permet de relier Bordeaux à Clermont-Ferrand par le cœur de la montagne à une vitesse commerciale convenable en desservant vingt localités, et Le Mans à Vichy par Tours et Saincaize. La Rochelle qui a arraché, non sans difficultés, la création d'une voiture directe vers l'Est, en voit modifier le parcours (25).

Trois tendances marquent l'évolution des services sur les grandes relations au cours de ces six années : un essai de compression de la circulation, un effort d'adaptation à une composition sociale différente des candidats au voyage, une recherche d'utilisation systématique des nouveaux modes de traction.

Sur les lignes secondaires dès avant 1931, plusieurs sections échappent déjà à la règle des trois trains quotidiens (26). Pour les autres, la fréquence prévue par les textes de 1883 est respectée ; en 1937, grâce à l'emploi de l'autorail, un aller et retour supplémentaire est organisé ; il n'intéresse souvent que la partie de la ligne où se réalise le plus gros trafic : de Limoges, des autorails font un aller et retour jusqu'à Eymoutiers dans la direction d'Ussel ; jusqu'à Saint-Junien dans celle d'Angoulême (27). Nous sommes en présence d'un maintien généralisé de l'activité ferroviaire ou de son renforcement avec des moyens mieux adaptés aux nécessités du service.

La volonté de résistance du chemin de fer s'affirme encore dans l'organisation propre à la desserte des foires ; peut-être y a-t-il ici un manque de perspectives sur l'évolution commerciale et sur le rôle croissant des villes ; mais cela dénote l'esprit de lutte contre la concurrence routière. Les trains spéciaux mis en marche à l'occasion des

(23) Cette relation rapide avec l'Espagne et le Portugal survit jusqu'en 1939 ; elle a été créée le 5 novembre 1887. RIBOUD [270].

(24) Cet itinéraire n'a pas été maintenu, sans doute à cause du profil de la ligne Limoges-Ussel, et de la nécessité de desservir la vallée du Cher, (Montluçon, Nérès, Evaux-les-Bains).

(25) Les relations transversales sont anciennes de Bordeaux et Nantes vers l'Est. En 1912, La Rochelle est reliée à Lyon par le Limousin et aussi par la Touraine ; en 1931, La Rochelle est reliée à Lyon par Fontenay-le-Comte, Thouars, Chinon et Tours ; en 1937, La Rochelle est reliée à Genève par le Limousin, tandis que la relation Bordeaux-Lausanne est supprimée. Les liaisons directes entre l'Ouest et le Sud-Ouest sont des créations plus récentes (1929-1930), elles apparaissent comme des tentatives de retenir les touristes anglais sur les voies du réseau de l'Etat : Dieppe-Bordeaux et Saint-Malo-Hendaye.

(26) Cet état de fait est légalisé par le décret du 19 janvier 1934.

(27) Dans l'ensemble régional étudié, on note un aller et retour quotidien en plus entre Poitiers et Argenton-sur-Creuse, Tours et Loches, Angoulême et Limoges, Ussel et Limoges. Seul le tronçon Vieilleville-Bourganeuf voit réduire son trafic de moitié (deux circulations quotidiennes).

foires sont des convois mixtes destinés au transport des hommes et à celui du bétail. Ces services sont loin d'être les mêmes en 1931 et en 1937. Certains sont supprimés, un nouvel aménagement des horaires rendant superflu une marche supplémentaire ; ainsi, les trains réguliers permettent la fréquentation des manifestations commerciales entre Bourges et Nevers comme entre Argenton et Le Blanc. D'autres sont condamnés par manque de trafic ou de rentabilité (28) et leur suppression n'est compensée par aucun aménagement qui permette aux ruraux une utilisation commode du chemin de fer. Telle est la situation sur les lignes de La Châtre à Argenton-sur-Creuse et de Saillat-Chassenon à St-Yrieix. Des parcours nouveaux sont assurés surtout dans le Limousin : Eymoutiers à Ussel, Felletin à Clairavaux et Giat à Eygurande, sans doute avec l'idée d'une lutte à mener contre le transport du bétail par route. En même temps, la décision de desservir un plus grand nombre de lieux de foire est arrêtée et se traduit par une augmentation des jours de circulation (fig. 16) (29). Ces efforts sont tous destinés à reprendre une clientèle qui oublie le chemin de fer, qu'il s'agisse du paysan ou des acheteurs ayant leurs produits (bétail surtout) à expédier vite à travers toute la France.



Fig. 16 - Les services de foire en 1931 et 1937

1 : Section sans service de foire. — 2 : Section parcourue par un service de foire en 1931. — 3 : Section parcourue par un service de foire en 1937. — 4 : Section parcourue par un service de foire en 1931 et en 1937.

(28) La faiblesse du trafic explique bien des suppressions, mais l'inconvénient d'une circulation supplémentaire qui entraîne des frais de personnel et de matériel élevés parce qu'elle ne s'intègre pas dans le cadre des rotations normales, détermine aussi des suspensions de service.

(29) Centres de foires desservis par trains spéciaux : 22 en 1931 : Ecueillé, Valençay, Tulle, Argentat, Limoges, Saint-Yrieix, La Meyze, Moulins, Nevers, Angoulême, La Châtre, Neuvy-Saint-Sépulchre, Cluis, Le Blanc,

2° *L'accroissement de la vitesse.*

La vitesse est un facteur capital pour le transport des voyageurs et pour celui des denrées périssables. Le chemin de fer peut d'abord compter sur cette arme dans sa lutte contre la circulation routière ; il est à peine besoin de souligner son importance pour les grands et moyens parcours. Son influence est plus sensible qu'on ne croit sur les petites distances, surtout si elle est combinée avec des aménagements d'horaires. L'effort des compagnies entre 1931 et 1937 est significatif à cet égard ; elles ont compris qu'elles disposaient d'un moyen efficace pour retenir la clientèle.

Les progrès accomplis sur les grandes distances sont spectaculaires et soulignent l'immense effort de rénovation. (Cf. tableaux p. 160 et 161). Les gains de temps sont de 48 minutes pour le Sud-Express à 1 h. 40 entre Paris et Bordeaux, de 1 h. 5 entre Paris et Clermont-Ferrand, de 50 minutes entre Paris et Vichy. Les améliorations des voies et du matériel permettent ces progrès, favorisés aussi par la réduction du temps d'arrêt dans les gares. Il est ramené sur les trains de nuit de Nantes à Lyon de 1 h. 47 à 1 h. 06, de Bordeaux à Lyon de 1 h. 33 à 1 h. 26 entre 1931 et 1937.

L'importance et la rapidité des progrès réalisés peuvent être pleinement appréciées en regardant le passé. Les vitesses des trains de grandes lignes s'établissent entre 30 et 60 kilomètres à l'heure dans les années 1880-1890, entre 40 et 75 kilomètres à l'heure vers 1900 (30). De 1912 à 1931, la progression est très limitée ; on conçoit que la guerre ait freiné les possibilités des réseaux, mais on reste étonné que, douze ans après sa fin, la situation n'offre pas d'amélioration plus nette ; les sections parcourues à plus de 80 kilomètres à l'heure restent l'exception ; aucun gain de temps n'est enregistré sur la ligne de Bordeaux à Lyon par Limoges.

Puis, en quelques années, de grands changements se produisent. La concurrence routière est ressentie brutalement ; le chemin de fer cherche, dans des transformations techniques, la possibilité d'une lutte efficace. Les moyennes de 100 sont dépassées ; des trains de toutes classes avec des arrêts assez nombreux tiennent des moyennes comprises entre 70 et 80 kilomètres à l'heure sur des distances de cinq cents kilomètres et plus. Les lignes transversales elles-mêmes bénéficient de cette politique de la vitesse.

Jonzac, Pons, Angers, Chemillé, Richelieu, Niort, Marans, Barbezieux ; 28 en 1937 : Lussac, Le Dorat, Roumazières, Terrasson, Hautefort, Excideuil, Ruffec, Champagne-Mouton, Saint-Claude-le-Son, Giat, Bourgueil, Saint-Jean-d'Angély, Saintes, La Souterraine, Pompadour, Lubersac, Cousac-Bonneval, Bugeat, La Celle-Corrèze, Cherveix-Tourtoirac, Eymoutiers, Felletin, Thiviers, Cholet, Poitiers, Les Herbiers, Nantes, Libourne ; 18 en 1931 et 1937 : Boussac, Charroux, l'Isle-Jourdain, Saint-Martin-Usson, Civray, Nexon, Thouars, Parthenay, Chalonnes, Chinon, La Roche-sur-Yon, Lencloître, Bressuire, Coulonges, Fontenay-le-Comte, Saujon, Coutras, Nontron.

(30) Vitesses du passé :

Nantes-Lyon	1883	{	21h30 - 30 km/h	1912	{	13h40 - 46,8 km/h
Bordeaux-Lyon		{	17h - 37 km/h		{	13h40 - 47,4 km/h

VITESSES COMPAREES EN 1931 ET 1937 SUR LES LIGNES RADIALES

TRAINS	PARCOURS	VITESSE COMMERCIALE		DURÉE TOTALE DES ARRÊTS	
		1931	1937	1931	1937
Sud-Express	Paris-Bordeaux	87,6 km	104,4 km	19 minutes	8 minutes •
Barcelone-Express	Paris-Toulouse	69,6 km	82,8 km	35 minutes	16 minutes ••
Thermal-Express	Paris-Vichy	67,2 km	79,2 km	22 minutes	9 minutes
Train de 3 ^e classe le plus rapide assurant la desserte des villes principales.	Paris-Bordeaux	65,3 km	79,2 km	39 minutes	25 minutes
	Paris-Toulouse	59,6 km	76,8 km	45 minutes	43 minutes
Autorail rapide Paris-Clermont-Ferrand	Paris-Clermont-Ferrand	46,8 km	69 km	36 minutes	30 minutes
	Paris-Niort par Saumur	60 km	66 km	21 minutes	25 minutes
	Paris-Clermont-Ferrand	—	99 km	—	8 minutes

• L'arrêt des Aubrais est devenu facultatif.

•• Le train assure sans arrêt le parcours Paris-Limoges à 96,600 km de moyenne.

VITESSES COMPAREES EN 1931 ET 1937
DES PRINCIPAUX EXPRESS TRANSVERSAUX

Parcours	Trains	1931		1937	
		Durée du voyage	Vitesse commer- ciale	Durée du voyage	Vitesse commer- ciale
Bordeaux-Lyon	Bordeaux-Milan (jour)	13h15	47,42km*	12h10	51,6 km
Bordeaux-Lyon	Bordeaux-Genève (nuit)	14h25	47,42km*	12h47	57,8 km
Nantes-Lyon	Atlantique-Lyon (jour)	10h38	60 km	9h26	67,8 km
Nantes-Lyon	Océan-Lyon (nuit)	12h28	51 km	10h30	60,6 km
Bordeaux-Clermont	Vapeur toute classe (mai-septembre)	9h20	42,6 km	8h53	45,6 km
Bordeaux-Clermont	Vapeur toute classe (toute l'année)	13h56	26,2 km	—	—
Bordeaux-Clermont	Autorail-express	—	—	6h39	55,2 km
Nantes-Saintes	St-Malo-Bordeaux- Hendaye	3h36	66 km	3h26	72 km

- * La même moyenne commerciale avec des temps de parcours différents s'explique parce que le train de nuit accomplit des kilomètres supplémentaires pour desservir Saint-Etienne et la vallée du Gier, alors que le train de jour gagne Lyon par la ligne directe Roanne-Tarare.

Cet effort doit aussi porter sur les relations locales pour que les chemins de fer s'opposent avec succès à l'expansion du trafic automobile. Ce n'est plus l'ouverture de quelques courts tronçons qui peut modifier la situation à l'avantage du réseau ferré : les voies de Vichy à Riom, La Ferté-Hauterive à Gannat, et Montluçon à Gouttières, sont livrées au trafic en 1931 et 1932.

Moins connus que ceux qui sont réalisés sur les grands parcours, les progrès ne sont pas moins sensibles sur les petits. Les moyennes ont peu varié depuis des années ; on peut considérer que, sur les lignes ouvertes avec le siècle, elles sont restées sans changement jusqu'en 1931. Les omnibus sur les grandes lignes circulent à près de 40 kilomètres à l'heure ou plus, lorsque le profil est favorable (Nevers à Clermont-Ferrand, Tours à Angoulême, Vierzon à Châteauroux) ; les pentes sont inférieures à 5 ‰. La vitesse se réduit lorsqu'elles croissent et que les courbes se multiplient : elle n'est que de 33 kilomètres à l'heure entre Châteauroux et Brive où les rampes de 5 à 10 ‰ sont fréquentes ; en outre, la ligne épouse les sinuosités de la Vézère après avoir dessiné de nombreux lacets dans le Limousin septentrional. Les modalités de la construction et de l'entretien abaissent encore les moyennes pratiquées sur les artères secondaires, non conçues pour le passage des express et des rapides. Seules quelques lignes de vallée, avec des courbes à large rayon, présentent des vitesses voisines de 40 kilomètres à l'heure avec des pentes de 5 à 10 ‰ (Argenton-Le Blanc le long de la Creuse et Loches-Châteauroux le long de l'Indre). Les marches réglées entre 32 et 35 kilomètres à l'heure sont les plus courantes : elles sont employées sur la presque totalité des relations de second ordre

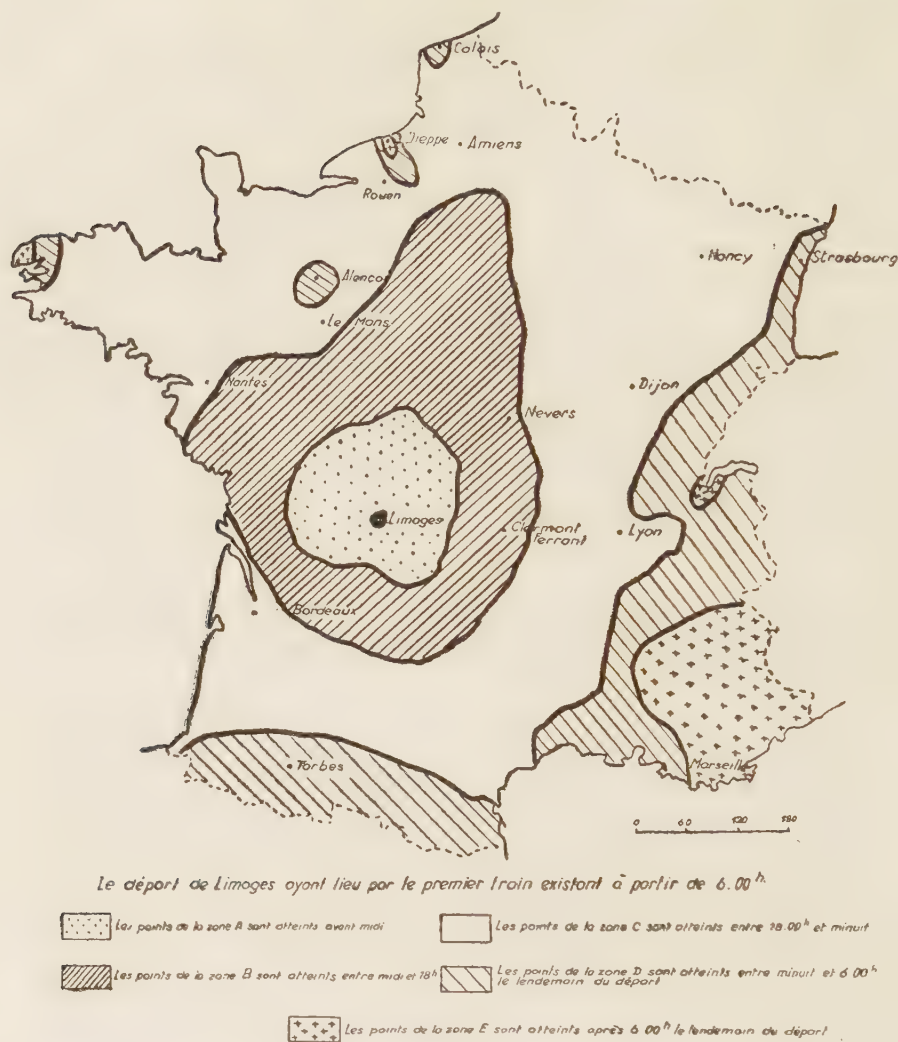


Fig. 17. — Le service des voyageurs et les communications de Limoges en 1931

du Centre qui présentent des pentes comprises entre 5 et 20 ‰. Entre La Châtre et Guéret, où plusieurs rampes dépassent 20 ‰, la moyenne est encore de 34,2 km/h. Elle s'abaisse à 28-29 sur des lignes constamment montagneuses (Busseau-Ussel et Lapeyrouse-Clermont-Ferrand).

Comment se présente le tableau six ans après ? Les omnibus des grandes lignes circulent entre 46 et 53 kilomètres à l'heure ; leur vitesse atteint même 60 km/h. entre Vierzon et Châteauroux ; l'avantage est particulièrement sensible sur l'artère électrifiée. Ce mode de traction permet des départs et des arrêts avec moins de perte de temps et l'attaque des rampes avec aisance, d'autant plus que les charges restent faibles. Sur le reste du réseau, la vitesse se tient entre 38 et 45 kilo-

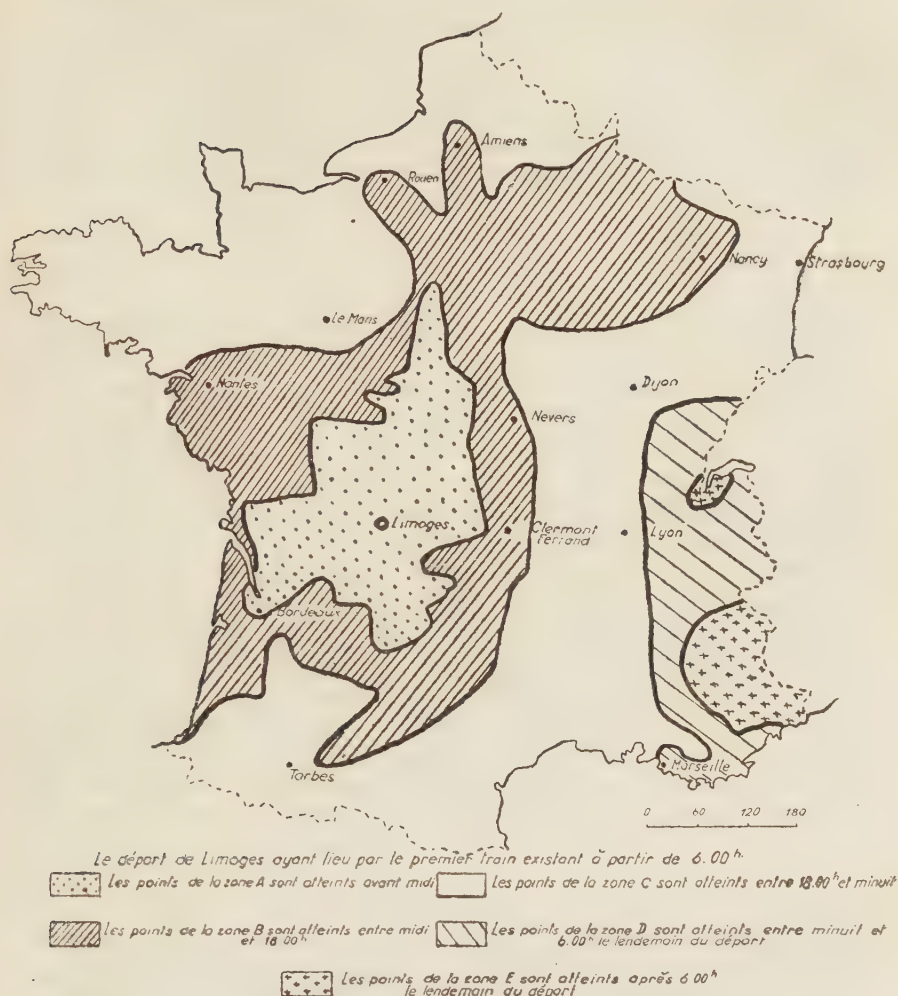


Fig. 18. - Le service des voyageurs et les communications de Limoges en 1937

La comparaison avec la fig. 17 permet de mesurer les progrès réalisés dans le transport des voyageurs en six ans.

mètres à l'heure, représentant un progrès de 6 à 10 kilomètres à l'heure ; elle est toujours plus forte lorsqu'un autorail est utilisé (47 à 54 km/h).

Ces progrès déterminent de sensibles économies de temps sur les trajets omnibus : 43 minutes de Poitiers au Blanc, 47 minutes de Montluçon à Châteauroux, 27 minutes de Tours à Loches. Ces quelques données suffisent à montrer l'efficacité des méthodes employées et permettent d'envisager une reconquête de la clientèle si on tient compte de la faiblesse des vitesses commerciales routières alors voisines de 30 kilo-

mètres à l'heure. Les progrès du chemin de fer constituent pour lui un atout précieux dans cette période de vive concurrence ; ils attestent ses possibilités d'adaptation et traduisent les efforts de son personnel. Les gains de temps obtenus sur maintes relations locales montrent le souci d'offrir des services d'une qualité supérieure, et cela n'est pas seulement vrai dans le domaine de la vitesse. Sur le plan technique, le chemin de fer sort indiscutablement victorieux de la première phase de lutte active qui l'oppose à la route.

3° *L'aménagement des horaires.*

L'aménagement des horaires, en se combinant avec les vitesses accrues, favorise la réalisation de relations nouvelles. Il peut aussi tendre, sur les petites distances, à déterminer les heures correspondant le mieux aux besoins locaux. L'œuvre accomplie donne satisfaction pour les grands voyages ; elle crée une multiplicité de correspondances, permettant de parcourir beaucoup plus de chemin en 1937 qu'en 1931. Ses effets sont moindres pour les déplacements réduits. N'a-t-on pas sacrifié à d'hypothétiques voyageurs « au long cours » la masse des mouvements ruraux ?

Une comparaison de deux cartes, l'une de 1931, l'autre de 1937, illustre les possibilités nouvelles offertes à la circulation lointaine (fig. 17-18). Nous représentons la répartition des points atteints à 12 h 00, 18 h. 00, 0 h 00, 6 h 00 par un voyageur quittant Limoges par le premier train de sa direction à partir de 6 h 00. Nous avons préféré cette solution à celle des cartes d'isochrones ; la durée du voyage n'est pas le seul facteur intervenant ; un voyageur préfère souvent une relation un peu plus lente au convoi plus rapide dont le départ est à 2 h. 00 du matin !

Les horaires des omnibus offrent de grandes similitudes en 1931 et en 1937. L'examen des horaires de la gare du Blanc suffit à en prendre conscience. Les ruraux se déplacent vers le marché local, le centre administratif ; ils n'ont pas d'intérêt à quitter trop tôt leur exploitation, mais il faut qu'ils débarquent aux environs de 10 heures pour pouvoir se rendre au marché aux volailles qui ouvre au cours de la matinée. Les départs doivent avoir lieu entre 15 h. et 16 h. 30 ; ils permettent ainsi un retour à temps pour soigner les bêtes, mais laissent quelques heures à consacrer à la visite des magasins et au règlement des affaires ; sur les huit lignes aboutissant au Blanc, deux seulement offrent ces commodités (31). Aussi le trafic rural est médiocre ; cinq trains sur six de la ligne Le Blanc-Port-de-Piles comptent davantage de voyageurs à la gare de bifurcation de la ligne Paris-Bordeaux (à l'arrivée ou au départ). Qu'à celle du Blanc : l'essentiel du trafic des lignes secondaires est donc constitué de voyageurs à moyenne et à grande distances ; la part du mouvement local est limitée comme le souligne l'étude précise des mouvements de voyageurs dans un train.

(31) L'étude a été conduite d'après les livrets Chaux de 1931 et 1937.

TABLEAU DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS DANS LE TRAIN 801
de Port-de-Piles au Blanc (32)

1939	Voyageurs venus par des trains corres- pondant à Port-de-Piles	Voyageurs montés aux stations de la ligne	Voyageurs des- cendus aux sta- tions entre La Haye-Descartes et Pouligny	Voyageurs descendus au Blanc
18 déc.	28	21	34	15
19 —	19	30	30	19
20 —	34	16	27	23
21 —	40	17	32	25
22 —	27	18	31	14
	148	102	151	96

Le trafic rural est représenté par les voyageurs montés aux stations de la ligne ; il peut être évalué au tiers des mouvements. Des analyses relatives à un seul train risquent d'être trompeuses ; son horaire peut être particulièrement inadapté aux besoins locaux ; c'est en partie le cas, le convoi circulant à une heure matinale : il arrive à 7 h 34 au Blanc. Les comptages faits pour les cinq autres marches prévues sur la ligne permettent de corriger les observations précédentes : on constate qu'il y a équilibre entre la circulation locale et la circulation générale. Cette proportion ne correspond pas aux besoins réels de déplacement des groupes humains régionaux, elle résulte de la négligence apportée à les satisfaire, ce qui entraîne la limitation des services demandés au rail.

Les aménagements d'horaires sont conçus dans la tradition de déterminer un jeu savant de correspondances, et non avec la volonté de renouveau qui aurait peut-être favorisé le développement du trafic ferroviaire ; il y avait un choix à faire. On peut se demander s'il a été orienté dans la direction la plus favorable au maintien d'une importante clientèle de voyageurs. Valait-il mieux permettre un voyage aisé pour quelques-uns d'une halte du Limousin à une halte normande ou lorraine, ou faciliter à la masse des ruraux l'accès de Tours, Limoges, Poitiers, Le Blanc ou Saint-Yrieix ?... Il est juste que rapides et express aient des horaires harmonieusement combinés permettant les progrès révélés par l'examen des cartes, mais il est moins normal que la marche des omnibus soit entièrement commandée par les horaires de passage des trains à longue distance.

(32) Dossier de fermeture de la ligne Port-de-Piles - Le Blanc. Service de coordination Région Sud-Ouest. Relevé de l'utilisation du train 801 pendant la période du 18 au 24 décembre 1939.

IV — VUES GÉNÉRALES SUR LES AMÉLIORATIONS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Les progrès réalisés dans la traction et l'entretien des voies ont leurs effets pour le transport des marchandises, comme pour celui des voyageurs. Nous ne retiendrons maintenant que les faits particuliers aux premiers, puisque nous avons développé les aspects généraux de ces problèmes.

L'Orléans a créé un service de camionnage sur route aux environs de Blois pour assurer le trafic de grande vitesse. L'organisation, d'ailleurs déficitaire, disparaît avec l'électrification. Les tentatives routières sont encore moins poussées que dans le cas de la circulation des hommes.

Les mesures prises sur les voies pour permettre les grandes vitesses aux trains de voyageurs favorisent également l'acheminement des produits périssables, du bétail et des pondéreux. Les trains spéciaux de denrées, l'utilisation de quelques convois de voyageurs pour acheminer des wagons à bestiaux, assurent des gains de temps appréciables. L'adoption de la traction électrique conduit à l'accroissement du tonnage. Les gares sont ouvertes aux expéditions en grande et petite vitesse les dimanches et fêtes, et plus d'heures par jour en semaine pour essayer de ramener la clientèle. Un ensemble de mesures complexes est soumis à l'homologation ministérielle (33) ; elles sont toutes destinées à modifier les conditions commerciales de la circulation des marchandises. Il est proposé de réduire les délais de transport légaux ; la responsabilité de la compagnie est plus rapidement engagée en cas de perte des marchandises ; les expéditeurs sont très intéressés par cette disposition qui leur offre des garanties qu'ils ont rarement sur la route. Un tarif au wagon-kilomètre est prévu : il est indépendant du poids et de la nature de la marchandise. Autrement dit, le chemin de fer essaye de se placer dans les conditions mêmes du transporteur routier, mettant un véhicule au service de son client.

En dehors de ces nouveautés conçues pour lutter contre la concurrence, les compagnies prévoient des méthodes économiques d'exploitation. De nouveaux acheminements utilisent les lignes à bon profil, et cela hors de toute question de « frontière » des réseaux. Une étude faite sur les lignes à voie étroite du Vivarais a une portée qui dépasse de beaucoup le cadre dans lequel elle est conduite (34). Elle s'applique aussi aux petites relations à voie normale. Elle souligne que la force du « routier » réside dans la possibilité de groupage et de dégroupage. Les compagnies doivent offrir des facilités analogues pour maintenir leur trafic, d'où l'obligation de consentir des tarifs particuliers aux groupements professionnels qui peuvent permettre aux chemins de fer de lutter à armes égales avec la route (35) ; elles doivent aussi encourager toute utilisation de matériel mixte du type containers.

(33) Voir une étude détaillée de ces mesures dans [372] p. 122.

(34) ROCHAS [373].

(35) Les observations ne sont valables que pour la partie du trafic qui correspond aux expéditions de détail, et aux expéditions issues d'un circuit de ramassage de viandes ou denrées. Le trafic routier comprend des envois correspondant à ceux des wagons complets. Le groupage n'inter-

La grande enquête faite sur le problème des transports sous le contrôle du Conseil Economique comporte les réponses des usagers. On trouve l'expression des souhaits des principaux clients sur la politique tarifaire des chemins de fer. La première idée qui s'en dégage est la condamnation des tarifs préférentiels à l'exception de ceux qui représentent une protection des industries nationales. Les représentants du Comité Central des Houillères de France et de la Fédération des Industries des matériaux de construction insistent sur ce point de vue et souhaitent une politique systématique pour éliminer la production étrangère. Celui du Comité des Forges s'élève expressément contre tous barèmes spéciaux destinés à lutter « contre une concurrence des produits nationaux » (36). Cette conception est une première manifestation d'une politique qui conduit au rassemblement des forces productives dans quelques centres privilégiés et entraîne l'asphyxie économique des autres ; comment l'Orléans pourrait-il y souscrire, lui qui ne dessert que des régions condamnées ; le réseau ne s'est-il pas constamment efforcé d'y maintenir la possibilité d'activité économique ? (37).

La majeure partie des réponses fait état d'une opposition complète à l'intervention de l'Etat et à toute défense d'un moyen de transport au détriment de l'autre par des biais tarifaires. Les grands intérêts industriels en jeu font prévaloir leur point de vue ; leur influence pèse sur les décisions ministérielles et, par le jeu de l'homologation, les réseaux sont freinés ou arrêtés dans l'application de leur plan. Les compagnies luttent cependant et, dans quelques domaines, se montrent aptes à soutenir la concurrence. Le représentant de la Chambre Syndicale des marchands de bestiaux signale une reprise du transport par fer, grâce aux améliorations apportées à la circulation des viandes abattues, et à l'organisation de circuits de ramassage avec tarif de groupage. Mais, en outre, il insiste sur les avantages du rail pour la livraison des animaux vivants ; la circulation nocturne à grande vitesse détériore plus le bétail par route ; les blessures sont plus fréquentes, la diminution de poids est plus sensible, les règles d'hygiène moins respectées ; la responsabilité du transporteur est mieux définie pour les réseaux que pour les transports routiers ; enfin, la création d'une tarification au mètre carré superficiel est généralement avantageuse (38).

L'idée d'une collaboration nécessaire des deux techniques fait son chemin ; les compagnies envisagent de conclure des ententes avec des entreprises routières en vue de l'organisation du ramassage et du groupage des marchandises acheminées vers certains centres, desservis par chemin de fer, qui seraient choisis en fonction des nécessités de l'économie régionale. Les services des chemins de fer sont améliorés dans tous les domaines. Les compagnies ont des velléités d'organisation de la circulation routière ; leurs réalisations sont limitées et éphémères,

vient pas dans ce cas et son développement ne serait d'aucun secours aux chemins de fer dans son essai de reconquête des envois de marchandises.

(36) [308] 3^e partie.

(37) Cf. ci-dessous, p. 214-218.

(38) La taxe n'est plus calculée d'après la superficie du wagon, mais par tête d'animal (chaque espèce disposant d'une superficie théorique) ; il est prévu un minimum de taxe par wagon.

plus que dans la majeure partie des autres Etats. La politique de restrictions ferroviaires qui s'inaugure alors en France se développe en pleine période de renouveau des méthodes techniques et commerciales des réseaux.

V — VERS UNE POLITIQUE DE RENONCIATION.

Les progrès accomplis dans l'exploitation ferroviaire, qu'ils se rapportent aux conditions mêmes de sa réalisation ou à l'établissement de mesures propres à satisfaire les usagers, ne sont pas les seuls éléments qui entrent en ligne de compte pour déterminer une utilisation rationnelle des moyens de transport. Aux efforts du chemin de fer correspondent ceux de ses concurrents. Mais surtout, des forces économiques puissantes dont la prospérité dépend du développement du transport routier agissent par tous les moyens en leur pouvoir pour limiter les effets, sur la répartition du trafic, des transformations conçues dans le cadre des réseaux.

L'organisation régionale des transports est sous une dépendance étroite des conceptions d'ensemble appliquées au pays qui s'expriment dans maints discours ; l'un mérite une attention particulière par la qualité de son auteur, directeur des Chemins de fer de l'Etat, et par la brutalité de ses affirmations, de son programme que nous voyons aujourd'hui se réaliser sous nos yeux. Une phrase de R. Dautry résume la pensée de beaucoup de ceux qui assument, à l'échelon le plus élevé, la charge d'organiser les moyens de circulation :

« ... il faut que les Parlements se décident à déclarer d'inutilité « publique certaines lignes et à réaliser un programme de déséquipement national... » (39).

Dès 1933, les principes des dirigeants français en matière de transport se trouvent ainsi définis. Ils sont encore à l'honneur aujourd'hui. Ces idées font très rapidement leur chemin. Deux ans plus tard, M. Pardé note :

« ... Dès maintenant en France, on s'habitue à l'idée de supprimer 10.000 à 15.000 kilomètres de ligne et on négocie des « accords à cet effet... » (40).

Il souligne qu'il s'agit d'une situation exceptionnelle ; il évoque les pays déjà équipés où on procède à des dédoublements ou quadruplements pour décharger les sections à trop fort trafic (41). On peut rapprocher de ces constatations l'échec complet de toutes les tentatives récentes d'aménagement des relations transversales (42). Cette volonté, nettement exprimée puis mise en action, d'abandon du rail, est un

(39) Cité par DEMANGEON [311].

(40) PARDE [359].

(41) La France ne s'est pas complètement tenue à l'écart de ce mouvement : les voies sont portées à quatre entre Paris-Montparnasse et Versailles-Chantiers, Bourges et Pont-Vert, etc...

(42) Cf. p. 277-279 et ci-dessous.

fait qui singularise la France ; les autres Etats, tout en faisant sa place à l'automobile, n'ont pas appuyé avec tant de force sur la nécessité, plus que discutable à notre point de vue, d'un déséquipement (43).

Le réseau français a un développement considérable, mais nullement disproportionné ; la répartition géographique des activités et des hommes détermine de vastes secteurs où les lignes ne peuvent être alimentées que par un trafic avant tout agricole ; ici, en dehors de tout problème de concurrence, le mouvement des voyageurs est en voie d'affaissement constant, eu égard à l'évolution de la démographie rurale. La localisation des grands centres industriels, des ports, fixe les zones où la densité du rail est forte ; les artères à grand trafic représentent une part réduite de la longueur totale construite. Le réseau anglais ignore de vastes régions de landes, alors que le Massif Central reçoit sa part d'équipement ; les distances entre grands centres industriels, grands ports, restent toujours réduites. Le réseau allemand, au trafic lourd très puissant, est très dense dans les grands ensembles industriels : il présente des mailles beaucoup plus lâches dans les secteurs moins actifs (44).

La répartition des voies ferrées traduit l'inégalité des activités à la surface du territoire ; le développement très poussé des lignes françaises correspond à la place de la vie agricole dans l'économie nationale et, nous l'avons dit, à un état démographique aujourd'hui dépassé. Le réseau français est caractérisé par des contrastes relativement réduits : les zones où le rail se multiplie sont peu étendues (Nord, région parisienne), celles où il est très rare ne sont pas nombreuses (Alpes du sud, une partie du Massif Central). Cet étalement des voies ferrées françaises individualise notre pays par rapport à d'autres ; il représente un état économique qui ne cadre plus intégralement avec la situation présente, mais aucun Etat ne connaît une telle stagnation de son économie que des constructions centenaires ou cinquantenaires puissent être utilisées sans adaptation ; on peut se demander si cela justifie leur mutilation.

On en vient ainsi à mettre en question l'exercice même d'activités régionales pour la satisfaction des intérêts particuliers de transporteurs et producteurs de véhicules. Nous avons signalé les vastes perspectives qu'offre l'industrie automobile. Plus d'un administrateur de compagnie ferroviaire est en même temps intéressé à la sidérurgie, au traitement et au commerce de l'essence et les profits à attendre sont ici plus grands ; la situation n'est pas sans analogie avec celle que nous avons décrite lors de la naissance du réseau ferré où des administrateurs d'entreprises de roulage siégeaient aux conseils d'administration des réseaux. Cependant, le chemin de fer est mieux défendu que le roulage ne le fut ; ses qualités techniques en font encore un élément capital pour le développement économique. Des groupes financiers se sont attachés à son maintien, alors que le roulage n'avait bénéficié d'aucun soutien puissant. Leur action est dictée soit par intérêt direct

(43) Le cas des Etats-Unis où des milliers de kilomètres de lignes ont été fermés, ne saurait se comparer à celui de la France, étant donné les changements dans la distribution des activités humaines et des hommes à la surface du pays.

(44) DE MARTONNE [345].

pour l'exploitation ferroviaire, beaucoup plus souvent par la nécessité d'utiliser le rail pour les transports massifs de pondéreux alimentant les entreprises industrielles qu'ils contrôlent. Mais leur défense est limitée au maintien d'une desserte des grands ensembles industriels et des ports principaux. Ce point de vue est loin d'être unanimement partagé ; les représentants des intérêts régionaux menacés : industries légères, intérêts agricoles, groupements d'usagers, municipalités et conseils généraux, s'expriment en faveur de la conservation d'un réseau beaucoup plus étendu. Les contradictions d'intérêt se manifestent avec force et leur affirmation est suffisante pour exercer ses effets au sein des gouvernements et des Parlements.

Les qualités techniques propres à chaque mode de transport apparaissent comme un élément secondaire pour déterminer le domaine de leurs activités. La lutte des techniques, dont le chemin de fer est sorti avec honneur et dont les aspects ont été maintes fois décrits, s'efface en fait devant le conflit des intérêts qui domine toute l'histoire récente de l'organisation de nos transports et détermine vingt ans de législation d'une coordination qui n'est pas réalisée aujourd'hui.

La crise accroît le déficit des compagnies de chemins de fer ; le faible rapport des capitaux investis limite l'intérêt des capitalistes à l'exploitation ferroviaire ; le rôle principal qu'ils attribuent au rail ne peut que tendre à l'augmentation du déséquilibre financier en lui réservant les transports à bas prix et en abandonnant à la route ceux qui l'intéressent. La nationalisation facilite la participation de l'ensemble du pays au rétablissement annuel du budget des réseaux par le jeu de subventions gouvernementales ; on juge plus facile de le faire accepter à l'opinion publique dans le cadre d'une société contrôlée étroitement par l'Etat. La crise de 1930 précipite l'intervention de l'Etat dans l'organisation de la circulation commerciale en liaison avec les intérêts complexes des grandes puissances économiques : la coordination se traduit dans la structure de l'industrie des transports et dans la répartition du trafic entre les techniques en présence ; ses effets sur le plan régional ont une importance telle que les conditions juridiques qui y président ne peuvent être ignorées du géographe.

Troisième Chapitre

LE MYTHE DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS

La coordination a pour raison d'être une utilisation rationnelle des différentes techniques de transport en présence, au mieux de leur capacité ; les usagers doivent recevoir les services les meilleurs, dans les conditions les plus économiques pour la collectivité. Vingt ans de lois et de décrets nous ont appris que tel n'est pas son but, malgré les déclarations officielles ; la législation tend à l'établissement de formules de partage du trafic pour la satisfaction la plus grande de tous les intérêts en jeu.

Une littérature exceptionnellenent abondante est consacrée à ces questions, évoquées aussi dans maints discours ministériels. Et cependant, nous ne trouvons jamais l'analyse des conceptions nouvelles apportées à la solution de ces problèmes. La différence est profonde entre l'affirmation d'une harmonie indispensable à créer dans l'usage réservé au rail et à la route, et le caractère de compromis perpétuel, et sans cesse remis en question, des mesures adoptées qui servent de base à l'organisation des transports : ce cadre artificiel, créé sous la pression de groupements économiques aux volontés contradictoires, tient une grande place dans l'explication du tracé et de l'évolution des réseaux, de la répartition de certains trafics, même étudiés dans un cadre régional. L'application de ces textes juridiques a été conduite à des degrés divers ; beaucoup laissent des traces visibles à la période actuelle, d'autres régissent encore aujourd'hui tout notre appareil de circulation (1).

I — *LES PREMIERS PAS DE LA LÉGISLATION ET L'ÉCHEC DES MESURES D'APPLICATION.*

La politique de coordination n'est compréhensible qu'en tenant compte des coalitions d'intérêts qui se forment en faveur de telle ou telle technique. Les faits, qu'il est donné à chacun de voir, soulignent l'apreté de la lutte ; les parcours où les profits sont considérables sol-

(1) La documentation qui sert de base à l'étude de la coordination provient des services intéressés de la région Sud-Ouest ; [115], [118], [128].

licitent les transporteurs routiers ; là, on concurrence le rail..., là, les compagnies routières s'affrontent dans d'épuisants combats de tarifs et parfois de dangereuses courses de vitesse..., mais les compagnies ferroviaires exploitent les lignes déficitaires sans atteinte à leur monopole ; elles voient fondre leurs recettes sur les lignes à grand trafic. En 1933, le déficit des grands réseaux est de quatre milliards de francs. L'Etat subventionne ces compagnies privées ; en même temps, il entretient et aménage les routes que le transporteur utilise comme élément indispensable à l'exercice de son activité commerciale. Donc, directement ou indirectement, l'Etat fait bénéficier de l'effort financier de la collectivité des intérêts privés en état de guerre économique.

L'intervention de l'Etat se produit dans cette conjoncture ; elle n'est pas celle d'un arbitre entre des intérêts divergents ; elle reflète au contraire la force des oppositions qui s'affrontent. Les théoriciens de la libre entreprise éprouvent d'ailleurs le besoin de justifier cette intervention. Quels textes peuvent en effet l'autoriser ? La bourgeoisie n'a-t-elle pas affirmé, au nom du libéralisme économique, la liberté générale du commerce et de l'industrie en votant les lois des 2 et 17 mars 1791 ? Au nom de quels principes peut-on prétendre limiter l'activité de tel ou tel ? Le seul texte relatif à la circulation routière date du 30 mai 1851 et énonce les mesures propres à la police du roulage ! Le Conseil Economique précise d'ailleurs dans ses conclusions que la puissance publique doit susciter des ententes avant d'exercer son autorité (2). Dès l'abord, la coordination apparaît comme la recherche d'une répartition des profits entre transporteurs, et non comme la volonté d'élaborer un plan rationnel de transport pour le plus grand bénéfice de la collectivité. A. Bloch-Sée justifie cette conception dans sa thèse :

« ... Cependant l'industrie des transports n'est pas un véritable service public ; elle ne constitue pas un rouage administratif de l'Etat. De l'entreprise commerciale, elle possède le but lucratif ; elle a pour objet de fournir des services au public moyennant un prix de vente qui lui permettra de réaliser des profits. Il faut donc préserver, dans cette industrie, le principe de la liberté du commerce.....

« ... Ainsi seront conservés les avantages de l'initiative privée et les possibilités de progrès qui peuvent résulter de l'émulation entre les transporteurs et du mobile de l'intérêt personnel qui les pousse... La puissance publique devra intervenir directement, mais d'une manière atténuée : d'où réglementation édictée par la puissance publique, pour sauvegarder les droits des usagers et de la collectivité, mais réglementation souple pour sauvegarder la liberté du commerce » (3).

Le Conseil économique prévoit expressément que tous les intéressés auraient à se prononcer sur les mesures à prendre. Il recommande la convocation d'organismes consultatifs, tant à l'échelon départemental que national ; la puissance publique, les usagers, les représentants des sociétés ferroviaires et routières et leur personnel s'y partageraient à égalité la représentation. Cette proposition est repoussée par les trans-

(2) [308] p. 14.

(3) BLOCH-SÉE [290].

porteurs qui y dénoncent une ingérence dans leurs affaires ; qu'à cela ne tienne, le gouvernement passant outre aux avis du Conseil réduit le problème de la coordination à de simples échanges de trafic entre compagnies et transporteurs ; à l'origine, il n'est pas envisagé que la clientèle soit obligatoirement consultée.

Le 19 avril 1934 paraît le premier décret de coordination : il stipule que chaque transporteur conserve son activité à la date de publication du texte, sans le droit de l'augmenter ; il proscrit toute création. En un mot, il cristallise le système des transports. Il précise les droits de l'Etat à la surveillance de l'exploitation routière. Il souligne la nécessité d'une répartition du trafic en fonction de l'aptitude de chaque moyen de transport ; des accords doivent y conduire ; l'Etat peut être appelé comme arbitre dans les conflits éventuels, mais cette procédure doit rester exceptionnelle, suivant le vœu du Conseil National Economique. Des ententes nombreuses sont scellées, pour le transport des voyageurs entre le PO-MIDI et des routiers, mais elles ne reçoivent pas l'approbation ministérielle qui devait les rendre exécutoires avant la publication du décret du 25 février 1935 qui porte création d'un nouvel organisme : le Comité Technique Départemental : toutes les conventions projetées sont remises en question (4).

Des lors, les problèmes posés par la coordination des transports de voyageurs et de marchandises se séparent ; des solutions pratiques commencent d'être envisagées pour la première, tandis que les réalisations se font attendre pour la seconde, malgré une cascade de lois et de décrets ; ce divorce se traduit encore dans la situation actuelle.

II — LA COORDINATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS : PRINCIPALES ÉTAPES DE LA LEGISLATION.

1° *Nouvel échec de la politique des échanges de trafic.*

Le Comité technique départemental, chargé d'élaborer un plan de transport des voyageurs, ne comprend que des représentants des transporteurs ; ses conclusions sont soumises pour avis au Conseil Général et aux Chambres de Commerce et d'Agriculture ; les compromis réalisés entre les entreprises, et l'opinion des organismes consultés sont transmis au Ministre, seul habilité à ordonner la mise en application de la réforme. D'après les textes, le plan doit aboutir à l'organisation d'une desserte locale plus favorable et plus économique, en remplaçant les trains par des autobus ; ce procédé peut être appliqué aux lignes déficitaires et aux relations locales le long des grands axes ferroviaires ; par contre, les transporteurs routiers doivent abandonner les services parallèles aux voies ferrées maintenues ouvertes à la circulation ; ceux qu'ils exploient lors de la publication du premier décret de coordination leur confèrent un droit à une compensation, en cas de fermeture ou de réduction d'activité imposée par le plan : les échanges de trafic réalisés doivent être équitables. Ce dernier principe est difficile à satis-

(4) Les accords passés pour le transport des voyageurs dans le Lot et la Corrèze se sont, malgré tout, maintenus en s'adaptant sans cesse aux formes nouvelles de la législation. Cf. p. 141.

faire : les lignes routières sont nombreuses à concurrencer les voies à fort trafic et les entreprises sont peu disposées à les abandonner pour des parcours d'exploitation difficile et de rentabilité incertaine.

Les Comités techniques départementaux se trouvent devant le tracé des réseaux de chemins de fer à voies normales et étroites, devant ceux des sociétés routières dont les mailles se resserrent. La superposition des moyens de transport n'est pas rare. La route attire le voyageur par son caractère de nouveauté et par la grande souplesse d'exploitation, avec les arrêts à n'importe quel point du parcours pour capter la clientèle. Faisant abstraction des intérêts des populations, oubliant les réalités humaines, les Comités techniques départementaux sont des organismes où les professionnels du rail et de la route évaluent l'importance des trafics qu'ils peuvent mutuellement se remettre. Aucun des marchands de kilomètres en présence, sans donner à ce terme le moindre sens péjoratif, ne veut être victime de la coordination ; aussi échange-t-on tant de kilomètres-voyageurs dans le département pour un nombre équivalent dans la même circonscription administrative ou à cinq cents kilomètres de celle-ci. Dans ces mesures de compensation, le voyageur est un peu oublié, les besoins locaux ignorés. Aussi, nous lisons aujourd'hui avec étonnement les propos tenus il y a quinze à vingt ans sur les mesures françaises de coordination. Il est surprenant de constater à quel point les auteurs n'ont généralement pas eu conscience de la valeur des textes juridiques. Ils s'enthousiasment sans tenir compte des défauts profonds des décrets parus :

« Sans doute la réforme n'a pas encore abouti, mais loin de « bouleverser, comme certains le prétendent, l'économie de nos « transports, le projet élaboré les détache, en réalité, de l'état « d'incohérence où ils ont été abandonnés trop longtemps, il pré-
« pare avec le souci des nuances et des transitions utiles, l'avè-
« nement d'un régime nouveau de transports rajeuni, adapté aux
« progrès et aux formes nouvelles de la technique moderne ».
« Modelée sur le tempérament libéral et la tradition française,
« étudiée par des hommes connaissant à fond les possibilités et
« les besoins du pays, *épure nette de notre vie régionale* (souli-
« gné par nous M.W.), la coordination évite le caractère achevé
« sans doute, mais toujours fragile des abstractions pures » (5).

On ne saurait être plus loin de la réalité que ce texte. Est-il besoin de souligner que la situation actuelle des transports en France ne fait que confirmer la vanité d'une législation qui n'a jamais envisagé le fond des problèmes mais qui, comme on continue à le faire, ne se souciait que de ménager des intérêts privés. Le géographe a l'attention nécessairement attirée par le rappel de la vie régionale : mais on cherche vainement où l'auteur peut trouver des mesures propres à la satisfaire, dans les projets élaborés à la date où il publie son livre. Les plans établis correspondent en partie au désir des grandes entreprises routières et des conseils d'administration des réseaux ferrés.

Les propositions de fermeture de voies ferrées, cependant nombreuses, ne suffisent pas à fournir aux « routiers » les compensations que

(5) ANTONINI [281].

ceux-ci s'estiment en droit d'exiger ; aussi, les plans entérinent l'existence de lignes routières le long des grands axes ferroviaires. Une clause, dite de sauvegarde, doit être appliquée à ces services : leur tarif est obligatoirement celui de la troisième classe du chemin de fer, majoré d'une somme forfaitaire, censée représenter le montant du prix du billet de transport urbain que l'usager du train aurait payé pour gagner le centre de la ville. Cette protection du trafic ferroviaire ménage peut-être l'intérêt des compagnies ; on conçoit qu'il n'est guère du goût des voyageurs menacés d'une augmentation de prix des transports routiers. Ce genre de mesure, joint à la négligence des intérêts locaux, conduit leurs représentants à émettre un avis défavorable sur les plans qu'on leur soumet. Ce refus est la revanche des réalités géographiques outrageusement dédaignées. De nouvelles directives vont alors être données pour l'aménagement des plans de transport.

Deux ans après le premier décret, aucune mesure pratique n'a vu le jour. Par deux fois, pour des raisons différentes il est vrai, la mise en application des textes élaborés est suspendue et une nouvelle réglementation intervient. Nul doute que l'opposition des populations, traduite dans les votes des organismes consultés, soit un élément important de ce double retard ; dans le second cas, elle apparaît en pleine lumière.

2° Les usagers appelés à participer à l'élaboration des plans.

Les élections de 1936 conduisent pour un temps, l'Etat à se soucier davantage de l'intérêt général. Elles se traduisent, dans le domaine qui nous intéresse, par l'élargissement du rôle des collectivités locales dans l'élaboration des mesures de coordination : leurs représentants participent effectivement à l'étude des plans. Une circulaire du 12 août 1936 affirme que la coordination doit être réalisée avant tout dans l'intérêt général, et non dans celui des transporteurs ; elle précise qu'on ne retiendra des plans que ceux-ci viennent d'élaborer que les échanges conformes aux besoins de la collectivité. Le 14 novembre 1936, la composition des Comités techniques départementaux est modifiée : le Préfet préside, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées y participe obligatoirement, des Conseillers généraux, des membres des Chambres de Commerce et d'Agriculture, y ont leur place à côté des transporteurs. Le plan élaboré est soumis au Conseil Général, assemblée élue, qui l'amende, mène des négociations avec les transporteurs puis le soumet au Ministre. C'est désormais la représentation départementale qui est responsable de son aménagement. Un décret du 31 août 1937 consacre cette réforme qui peut être un élément nouveau, dans la mesure où les conseillers généraux échapperaient à la pression des intérêts en présence sans omettre celle du gouvernement.

Les conditions dans lesquelles sont élaborés les plans sont à ce moment réalisées, mais ils verront le jour dans la période qui suit le Front Populaire, lorsque les intérêts privés ont pleinement retrouvé leur force et leur autorité. Ils ont eu, un temps, recours à un vrai refus de la législation. La force des entreprises routières s'est affirmée ainsi face au gouvernement à la fin de l'année 1936. en réponse à la suppression de toutes les subventions des compagnies ferroviaires aux sociétés

acceptant des services de remplacement sur les lignes à faible trafic. La coordination doit permettre des économies ; il est logique que la réduction du déficit des chemins de fer, occasionnée par des fermetures de lignes, ne soit pas compromise par des subventions données à la circulation routière. Il devient alors impossible de trouver des candidats à l'exploitation des services routiers de remplacement. On ne peut plus envisager aucun arrêt de l'activité ferroviaire. Les compagnies d'autocars paralysent en fait la mise en application de la coordination.

3° *Nationalisation et coordination.*

La création de la S.N.C.F. associe plus étroitement l'Etat aux difficultés des compagnies et renforce la volonté du gouvernement d'aboutir à des fermetures de lignes permettant de réduire le déficit de la société nouvelle ; de grandes satisfactions sont en même temps apportées aux trusts routiers et à tous ceux qui sont intéressés à leur activité. Pendant les années de discussion, le trafic routier s'accroît ; le travail de sape des activités ferroviaires minutieusement accompli produit ses effets ; il facilite toutes les campagnes en faveur de la route, prenant pour prétexte l'inutilité du chemin de fer ; c'est la suite logique des exigences de M. de Conninck préconisant « le défermage de toutes les lignes à double voie pour les transformer en routes modernes... » (6).

La nationalisation ouvre-t-elle une ère nouvelle pour la réalisation de la coordination ? Les intérêts de la collectivité vont-ils s'exprimer davantage à partir du moment où une société nationale des chemins de fer s'est constituée ? Le problème mérite qu'on s'y arrête. Cette nationalisation est partielle : les anciennes compagnies, réduites à l'état de sociétés de portefeuille, détiennent 49 % du capital de la Société Nationale des Chemins de fer Français : elle aboutit donc à l'établissement d'une société anonyme par actions où l'Etat est majoritaire. La portée limitée de cette mesure est soulignée par R. Benoit dans sa thèse, dès 1939 :

« Somme toute, il y a nationalisation par voie unilatérale et « arbitraire imposée par l'Etat aux concessionnaires, avec ou sans « indemnité, et qui est, en fait une spoliation que préconisaient « certains éléments de la majorité, et la nationalisation dans le « cadre des contrats en vigueur, avec indemnité à allouer par « l'Etat, conformément à ses engagements ou à débattre librement par les parties en cause.

« En l'occurrence, il n'y a pas expropriation ni confiscation et, « si nous nous trouvons en présence d'une certaine étatisation, « assez limitée en vérité, nous sommes loin du concept de nationalisation que socialistes et communistes espéraient ; sous la « forme radicale de notre gouvernement, le nouveau régime des « chemins de fer n'offre rien de particulièrement redoutable.

« Cette nationalisation, même, prend un caractère différent suivant l'esprit de son application et suivant le gouvernement en « fonction...

(6) Cité par DIVISIA : [314].

« ... on ne peut la considérer (cette nationalisation) comme une « conquête socialiste au point de vue politique... » (7)

En fait, la nationalisation ne modifie nullement les conditions d'établissement des plans de transport (8) ; tout au plus, les représentants du chemin de fer, partiellement placés sous la dépendance de l'Etat, deviennent-ils, volontairement ou par obligation, les agents de la politique gouvernementale, même si celle-ci sacrifie et la voie ferrée et éventuellement l'intérêt des collectivités locales. Pressé d'en finir, le gouvernement exerce des pressions par tous les moyens sur les élus départementaux ; nous verrons plus loin des exemples précis des interventions, et des formes qu'elles ont revêtues.

Une circulaire ministérielle du 19 février 1938 est particulièrement expressive de la volonté d'un transfert rapide et massif de trafic, du rail à la route : elle prévoit des avantages financiers pour les budgets des départements dont les conseillers généraux se seraient montrés compréhensifs. Ils pourraient ainsi justifier leur vote favorable à la fermeture de voies ferrées par leur souci du bon état des finances départementales. Peut-être serait-ce une excuse valable aux yeux des populations lésées dans leur facilité de transports ? (9)

Un conseil supérieur des transports est créé ; il est chargé d'étudier les plans des conseils généraux et de fournir des avis au Ministre qui décide en dernier ressort. Pour satisfaire les compagnies routières assurant un service de remplacement de train, on rétablit le principe des subventions accordées après douze mois d'exploitation, si le service s'avère déficitaire ; c'est ce qu'on appelle la garantie financière. Le principe de la concurrence sur un parcours est admis puisqu'un décret du 25 février 1938 en prescrit le maintien lorsque les usagers en tirent avantage. Les 12 novembre 1938 et 12 janvier 1939, paraissent des décrets résumés des textes antérieurs constituant une sorte de codification générale de la coordination. Ils apportent cependant deux décisions nouvelles la parité des prix par fer et par route pour les services parallèles, et surtout la perte de tout droit d'exploitation du service créé ou supprimé pour le transporteur refusant le plan approuvé par le Conseil supérieur et signé du Ministre. Une conséquence importante de la législation est de faire, de l'inscription au plan de transport des services routiers créés librement, une garantie pour l'exploitant de chaque ligne routière, sans que l'Etat lui impose

(7) BENOIT : [284].

(8) Cf. ci-dessous, p. 178 et suivantes, des exemples de cette politique dans l'analyse des plans de transport.

(9) Avantages consentis aux départements dont le Conseil Général fournirait un plan raisonnable avant le 1^{er} juillet 1938 : une somme de 150.000 Fr ; 75.000 Fr. pour suppression des réseaux d'intérêt local ; une allocation proportionnelle à la longueur des lignes fermées de 1.000 Fr par an et par kilomètre de ligne d'intérêt local, 3.000 Fr. par an et par kilomètre de ligne d'intérêt général, mesure valable pour les lignes dont la fermeture complète est prévue, pour celles qui ne seront parcourues que par des express, celles où le plan supposera la suppression de quatre allers et retours par jour, celles qui ne seront parcourues que périodiquement, 120 jours par an au maximum, celles qui ont été fermées depuis le 1^{er} janvier 1933, supprimées ou exploitées par une compagnie routière auxiliaire.

pour autant les servitudes propres aux services publics. Une part du service ferroviaire se trouve transférée à la circulation routière.

III — LES PLANS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Le 1^{er} septembre 1939, vingt-huit plans sur trente de la région Sud-Ouest, sont entérinés. Soixante-dix lignes, représentant plus de 3.000 kilomètres, sont fermées au trafic des voyageurs. La garantie financière est accordée dans cinquante-cinq cas aux services de remplacement. Le prix de revient au kilomètre est estimé à 15 francs pour un train à vapeur, 10 francs pour un autorail, 4 francs pour un autobus. On évalue à 364.000.000 de francs le montant des économies réalisées, en tenant compte de tous les postes intervenant dans l'établissement du budget d'exploitation (10). Ces données d'ensemble, pour intéressantes qu'elles soient, ne nous conduisent pas à une vue précise des problèmes régionaux. Pour les aborder, il faut étudier les plans de transport.

L'importance de la législation apparaît pleinement. Son influence s'est exercée en assignant un cadre départemental à l'organisation des moyens de circulation par route ; les lignes interdépartementales ne sont pas interdites, mais leur établissement est plus complexe. Il y a là une opposition marquée avec le réseau ferré dont le tracé est indifférent aux limites administratives : les lignes de second ordre ont été conçues en fonction des artères principales construites les premières. Au contraire, les réseaux routiers sont orientés vers le chef-lieu, le plus souvent centre commercial, et nous pouvons dès maintenant nous demander quelles conditions doivent être réalisées pour qu'une cité au rayonnement puissant fasse éclater le cadre imposé, dans ce domaine, par la loi. Les lignes ferroviaires et quelques liaisons routières débordent les limites du département ; ainsi s'affirme la solidarité nécessaire dans l'élaboration des plans de circonscriptions voisines.

1° Le plan de transport du département de l'Indre (11).

a) Caractères généraux de la circulation.

L'Indre est un département agricole : il compte plusieurs marchés ruraux ; il n'y existe aucun centre urbain de grande importance. Le réseau ferré y est largement développé avec 485 kilomètres de voies (fig. 19) ; une société routière, la S.G.T.D., y exploite de longue date un réseau subventionné de 817 kilomètres de long, destiné à compléter le chemin de fer. Plusieurs entreprises libres y exercent leur activité. Telle est la situation en 1934.

(10) Le budget s'établit comme suit : Economies brutes 501.000.000 F (économies réalisées sur les trois services de la voie, traction et exploitation par suite de la suppression des trains) et récupération de recettes : 37.000.000 F (recettes obtenues grâce à l'application des mesures de coordination permettant un accroissement du trafic ; arrêt ou limitation d'une concurrence routière par suite d'accords tarifaires) ; au total : 538.000.000 Fr. Les pertes de recettes et les versements aux routiers au titre de la garantie financière s'élevant à 174.000.000 Fr., les économies nettes se chiffrent à 364.000.000 Fr.

(11) WOLKOWITSCH : [387].

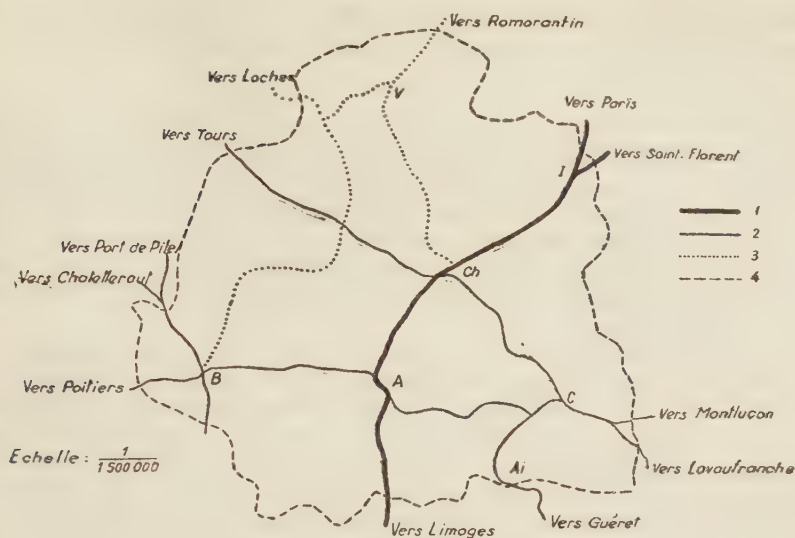


Fig. 19. Le réseau ferré du département de l'Indre avant la coordination

1 : Ligne à double voie. — 2 : Ligne à voie unique. — 3 : Ligne à voie étroite. — 4 : Limite départementale.

Ai : Aigurande. — A : Argenton-sur-Creuse. — B : Le Blanc. — Ch : Châteauroux. — C : La Châtre. — I : Issoudun. — V : Valençay.

Les conditions de la circulation subissent un bouleversement considérable : la sous-préfecture du Blanc est privée de toutes ses relations ferroviaires ; le réseau ferré est ramené à 198 kilomètres, à la suite des propositions de fermeture de lignes présentées par la compagnie. Ces propositions constituent la base autour de laquelle les discussions se nouent dans le cadre de chaque circonscription, d'une part entre les représentants des entreprises routières et le chemin de fer évaluant le trafic à échanger, d'autre part entre les professionnels du transport et les transportés dont la voix se fait entendre par l'intermédiaire de certains organismes. Les huit relations visées débordent généralement le territoire départemental ; aucune ne tient de place dans les échanges interrégionaux. Les obligations imposées aux compagnies par le cahier des charges de 1883 n'y sont plus respectées ; l'exploitation est assurée sur route par la S.T.A.P.O., filiale routière du P.O., entre Le Blanc et Montmorillon ; la fréquence est insuffisante sur plusieurs lignes pour assurer une desserte locale satisfaisante. Les populations utilisent peu le chemin de fer ; elles s'adressent aux transporteurs routiers qui s'astreignent à l'époque aux arrêts à la demande (12). Aucune voie ferrée condamnée ne conduit sans changement à Châteauroux, mais des cars relient directement les chefs-lieux de canton d'Aigurande, de Neuville-Saint-Sépulchre et de Cluis à la préfecture ; ils drainent le trafic. La région n'offre aucun centre touristique fréquenté ; les bords de la Creuse et le barrage d'Eguzon n'attirent que peu de visiteurs ; ils sont

(12) Cette pratique fût abandonnée à partir du jour où la suppression des services ferroviaires rendit inutile de ménager autant la clientèle.

desservis par un autocar au départ d'Argenton. Rien n'amène donc des déplacements saisonniers massifs sur ces petites lignes.

b) Fermeture de lignes et économies d'exploitation.

Des économies sont attendues de la fermeture des lignes ; les évaluations sont calculées pour une voie ferrée de terminus à terminus et le cadre départemental est souvent débordé ; toute utilisation partielle réduirait les avantages financiers de l'opération et ne peut être que repoussée. L'organisation d'un service de remplacement sur route suppose l'accord des conseils généraux voisins. Nous verrons comment le gouvernement sut utiliser ces éléments de difficulté pour imposer ses solutions.

La faiblesse uniforme des recettes et l'importance des économies à attendre ressortent avec netteté de l'analyse des conditions d'exploitation, en 1937, de cinq des lignes qui nous préoccupent (13). (Cf. tableau page 181). Le but est de démontrer la nécessité de supprimer la gare du Blanc et les lignes qui y aboutissent pour réaliser une opération avantageuse. Le chiffre très élevé des frais d'entretien des gares de la section de Port-de-Piles au Blanc, est dû au fait qu'on y a inclus l'essentiel des dépenses de la gare du Blanc et des stations communes avec la ligne du Blanc à Châtellerault. Ce n'est pas un hasard, car cette relation est celle dont la sous-préfecture réclame avant tout le maintien ; ne fallait-il pas montrer, au besoin en forçant un peu, ce qu'il en coûterait à la collectivité de suivre les réclamations locales ?

Sur toutes ces lignes, le trafic est faible comme le souligne la fréquentation moyenne par convoi : les chiffres se tiennent entre seize et trente deux voyageurs en supposant que chacun accomplit le parcours total et que le trafic soit régulièrement réparti toute l'année (14). Mais un fort pourcentage des mouvements est assuré en juillet, août et septembre et à l'occasion de quelques jours de fête et de foire. Aussi, de nombreux trains circulent sur tout ou partie de leur trajet avec moins d'une dizaine de voyageurs. Cette situation est en rapport avec des densités de population réduites, avec l'existence d'une paysannerie rivée à la ferme par la présence de troupeaux importants, avec la diffusion de l'automobile particulière et du car dont la concurrence est particulièrement efficace dans les régions d'habitat dispersé ; le peuplement groupé permet à une station bien située de répondre aux besoins de déplacement des habitants du village. Les relations ferroviaires formant l'étoile du Blanc et deux de celles qui ont La Châtre pour origine sont condamnées par la compagnie qui n'y envisage pas la substitution d'un mode de traction à un autre ; elle veut la suppression de tous les trains de voyageurs.

(13) Lettre A 508 Trafic, 2^e section, du 19 novembre 1937, adressée à l'Inspecteur principal, Chef de l'arrondissement exploitation de Montluçon.

(14) L'expression de convoi désigne indifféremment un train ou un autorail. Les calculs ont été faits en supposant la section parcourue par trois convois allers et retours par jour. Nombre moyen de voyageurs par convoi : 32 entre Port-de-Piles et Le Blanc, 18 entre Châtellerault et Le Blanc comme entre Poitiers et Le Blanc et aussi entre La Châtre et Guéret, 16 entre Argenton et Le Blanc. (Le nombre quotidien moyen de voyageurs s'obtient en multipliant par 6). Voir d'autres données p. 165.

ECONOMIES PREVISIBLES PAR SUITE DE LA FERMETURE
AU TRAFIC DES VOYAGEURS D'UN GROUPE DE LIGNES
rayonnant sur les départements de l'Indre, de la Creuse, de la Vienne
et de l'Indre-et-Loire

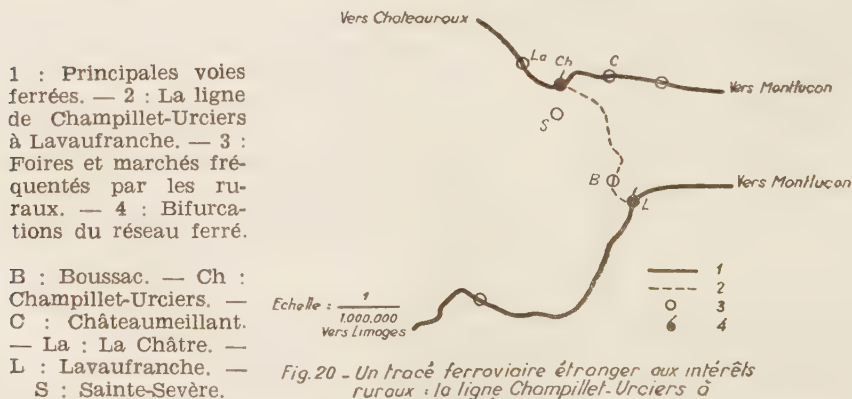
Lignes de	Port-de-Piles au Blanc	Châtellerault au Blanc	Argenton au Blanc	Poitiers au Blanc	La Châtre à Guéret
Longueur de la ligne	66 km	44 km	48 km	71 km	76 km
Voyageurs/km annuels	4.181.800 km/v	1.599.000 km/v	1.468.000 km/v	2.772.000 km/v	2.826.400 km/v
Représentant une recette de	627.270 F	239.650 F	220.200 F	415.800 F	424.000 F
DEPENSES					
Exploitation { Gares Trains	246.000 F	39.700 F	82.500 F	66.700 F	78.000 F
	60.000 F	60.000 F	67.500 F	67.500 F	60.000 F
Traction	930.640 F	930.320 F	1.181.500 F	1.894.000 F	1.050.000 F
Voie	514.800 F	165.000 F	316.800 F	468.600 F	501.600 F
Total des dépenses	1.751.440 F	1.195.020 F	1.648.300 F	2.496.800 F	1.689.900 F
Economies	1.124.170 F	995.170 F	1.428.100 F	2.081.000 F	1.265.000 F

c) Le plan de transport devant les organismes compétents : premières réactions.

Le Comité technique départemental, appelé à se prononcer sur les propositions de fermeture, émet le 6 décembre 1937, une série de votes (15). Nous les consignons, parce qu'ils expriment l'opposition entre les intérêts des exploitants et ceux des usagers.

Fermeture de la ligne de :	Pour la fermeture	Contre la fermeture
Port-de-Piles au Blanc	7	4
Châtelleraut au Blanc	avis du C.T.D. (46) de la Vienne à obtenir	
Poitiers au Blanc	7	4
Argenton au Blanc	4	7
La Châtre à Guéret	10	1
Total du projet du C.T.D. (46)	7	4

Les quatre voix opposées aux suppressions autour du Blanc sont celles des Conseillers généraux et des vice-présidents des Chambres de Commerce et d'Agriculture. Le plan adopté par la majorité du comité est, en son temps, fort mal accueilli ; le 18 décembre 1937, le Conseil général n'accepte la suspension du trafic des voyageurs que sur deux lignes : celles de Lavauf franche à Champillet et de Montmorillon au Blanc. La première dessert Boussac mais ignore les centres qui attirent le milieu rural ; ses terminus ne sont que de minuscules embranchements (fig. 20). La seconde, est déjà exploitée par route sous le contrôle de la S.T.A. P.O. Cette solution ne peut satisfaire l'exploitant du réseau ferré qui désire un système cohérent de fermeture appliqué à toutes les lignes de l'étoile du Blanc ; ainsi des économies seront possibles et un volume de trafic important sera offert aux entreprises routières en échange de la suppression de leur exploitation le long de la ligne Tours-Poitiers-Angoulême ; l'électrification s'y achève et permet d'organiser des services par train en nombre suffisant. Or, les décisions du Conseil général font perdre tout espoir d'éliminer la concurrence le long de la grande ligne.



- (15) Les propositions de fermeture relatives aux lignes Argenton-La Châtre, Le Blanc-Montmorillon, Lavauf franche-Champillet-Urciers ont été l'objet d'une acceptation antérieure.
- (46) Comité technique départemental.

Le 21 mars 1938, le Comité Technique Départemental, à nouveau réuni, ébauche une cotte mal taillée entre les désirs du Conseil général et ceux de la S.N.C.F. ; Le Blanc conserverait toutes ses liaisons avec les grandes voies ferrées, et par là, la possibilité de relations lointaines rapides. Ce projet ne convient pas à la S.N.C.F. pour les raisons déjà énoncées ; ses représentants proposent la fermeture de toutes les lignes du plan initial, à l'exception de celle de Port-de-Piles ; la ville du Blanc aurait ainsi des relations rapides par voie ferrée avec Tours, et de là avec Paris, Lyon, Bordeaux, Nantes, Rouen. Cette solution n'est, aux yeux de l'exploitant ferroviaire, qu'un mauvais compromis ; il l'accepterait par esprit de conciliation pour ne pas heurter de front les vœux des Blanchois qui répugnent à la perte de tout contact avec le réseau ferré. Le Conseil général rejette cette nouvelle proposition et reste sur ses décisions du 18 décembre 1937. Devant cette attitude, la S.N.C.F. revient à son plan du début prévoyant la suppression des services de voyageurs sur toutes les lignes de l'étoile du Blanc. Elle est avant tout guidée par la volonté d'éliminer les cars concurrents sur les lignes d'exploitation avantageuse ; elle élabore dans ce but un plan précis de compensation qui reflète les effets de la législation sur l'aménagement départemental des moyens de transport.

TABLEAU DES COMPENSATIONS DE TRAFIC
PROPOSEES PAR LA S.N.C.F.

Ligne ferroviaire fermée	Compagnie routière bénéficiaire de cette ligne	Service routier supprimé par la compagnie bénéficiaire par échange de trafic
Champillet-Urciers à Lavaufanche	S. G. T. D.	Perpignan-Banyuls
Argenton à La Châtre	S. G. T. D.	do
Montmorillon au Blanc } Poitiers à Argenton }	Rapides du Poitou	{ Poitiers à Limoges { Poitiers à Angoulême
Port-de-Piles au Blanc } Châtellerault au Blanc }	S. T. P.	Poitiers à Tours
La Châtre - Guéret	Gourdon	La Châtre-Châteauroux (le service Gourdon sera limité au parcours Fel- letin-La Châtre)
	Autobus du Centre	Guéret à Limoges

Le système des échanges lointains destiné à équilibrer les gains et pertes de trafic de chacun est caractéristique. Ce troc, fait sans consultation du principal intéressé, le voyageur, se retourne parfois contre ses auteurs, car la fréquentation des services varie avec les horaires, itinéraires (route ou voie ferrée), commodités d'utilisation en ville, transport des bagages. Le client ne se satisfait pas toujours de la nou-

velle organisation et échappe à ses inconvénients par l'emploi de moyens de transport individuels. La cessation d'exploitation du service routier de la S.G.T.D. dans les Pyrénées orientales est proposée en échange de l'exploitation de deux lignes dans l'Indre et la Creuse. Le nombre de kilomètres voyageur que chaque itinéraire est susceptible d'apporter est retenu comme base des accords ; il ne faut donc pas rechercher la moindre concordance kilométrique : la relation Perpignan-Banyuls, 35 kilomètres environ, est échangée contre les 92 kilomètres de celles de Champillet-Urciers à Lavaufanche et d'Argenton à La Châtre. La ligne S.T.P. de Poitiers à Tours (environ 100 km.) est échangée contre 134 km. de celles du Blanc à Port-de-Piles et du Blanc à Châtellerault. Il est indispensable de tenir compte de la consistance des services abandonnés et proposés ; l'entrepreneur routier conserve souvent le droit à un ou plusieurs allers et retours quotidiens sur son ancien parcours, si les abandons du chemin de fer semblent insuffisants.

d) Discussion des propositions de la S.N.C.F. et esprit des mesures d'application :

L'ensemble des propositions de la S.N.C.F., portant sur les fermetures de voies ferrées et sur l'établissement du plan de compensation est soumis à une discussion serrée ; des amendements et des contre projets sont présentés. Quelques-uns aboutissent, beaucoup d'autres sont écartés ; leur refus met en lumière le peu d'efforts déployés pour satisfaire les usagers et harmoniser les itinéraires et les horaires en fonction des besoins de déplacement des hommes. Le nouveau système de communications résulte des décisions prises au cours de ces débats ; dans une large mesure, il s'est maintenu jusqu'à la période actuelle.

La voie ferrée Champillet-Urciers-Lavaufanche n'assure aucune relation importante (16) ; il semble logique de profiter de la substitution du car au train pour permettre aux ruraux de gagner des marchés voisins ; pour cela, l'autobus doit unir Boussac à La Châtre. Le nouveau tracé aurait permis de desservir en outre un chef-lieu de canton, Sainte-Sevère. La S.N.C.F. s'oppose à son adoption, sous prétexte d'une concurrence faite à ses lignes encore exploitées ; elle refuserait la qualité de service de remplacement aux voitures parcourant cet itinéraire auquel elle reproche encore de ne pas permettre les relations entre les voies ferrées Montluçon-Guéret et Montluçon-La Châtre, d'une part, et entre les villes de Montluçon et Boussac de l'autre. La décision est finalement prise de reporter le terminus de Champillet-Urciers à Châteaumeillant ; un progrès est réalisé : un chef-lieu de canton de 2.700 habitants a pris la place d'une gare perdue en pleine campagne. Néanmoins, la ligne, en ignorant La Châtre ne rend pas les services qu'on aurait pu attendre d'elle et le trafic y reste très réduit (fig. 21) ; la S.N.C.F. est contrainte d'y maintenir la garantie financière (17). On n'a pas organisé un service réellement utile aux populations, sous prétexte de favoriser des mouvements en fait très limités. Les arguments de la S.N.C.F. sont spécieux : une entreprise routière indépendante conduit les voyageurs de Boussac à Montluçon ; plus que rares

(16) Cf. ci-dessus, p. 182.

(17) Il peut être intéressant de noter qu'un service libre créé plus tard entre La Châtre et Boussac est exploité sans subvention.

sont ceux qui empruntent le chemin de fer en s'imposant un changement à Lavaufranche. Quant à la concurrence qu'une liaison Boussac-La Châtre aurait faite à la voie ferrée Montluçon-La Châtre, elle serait faible. Les points que l'autobus aurait desservis sont trop éloignés des gares et les deux modes de transport n'auraient pas touché la même clientèle.

L'itinéraire routier dont le tracé est refusé correspondait mieux aux besoins de déplacement des ruraux que l'itinéraire adopté, mais ce dernier était plus proche du trajet de l'ancienne voie ferrée.

1 : Voie ferrée ouverte au trafic. —
 2 : Voie ferrée fermée au trafic. —
 3 : Itinéraire routier refusé. — 4 :
 Itinéraire routier adopté. — 5 : Prin-
 cipales localités : B : Boussac. —
 C : Châteaumeillant. — L : La Châ-
 tre. — S : Sainte-Sévère.



Fig. 21. Type d'influence néfaste d'un tracé ferroviaire sur l'itinéraire d'un service routier.

La ligne Le Blanc-Montmorillon est exploitée par route. Il ne s'agit pas, au regard de la loi, d'un service de remplacement ; l'entreprise est liée au chemin de fer financièrement et par les horaires ; elle n'est que « tractionnaire » (18) de la S.N.C.F. L'abandon de cette liaison est prévue dans le plan ; cela suppose la suppression des autobus contrôlés par le réseau et la remise du trafic à une entreprise libre dans le cadre du système des compensations. Les Rapides de Touraine acceptent d'organiser la relation sous condition de bénéficier de la garantie financière ; mais ils prétendent, en outre, exploiter un service indépendant, utilisant un itinéraire voisin et concurrençant en fait le premier ! Ils espèrent ajouter aux bénéfices de la garantie financière ceux que le mouvement ferait naître sur le second itinéraire, beaucoup plus productif, passant par le centre important de Bélabre. La S.N.C.F. refuse cette solution. Il faut attendre les décisions du Conseil supérieur des Transports pour en voir adopter une raisonnable en 1939. La nécessité du passage par Bélabre est reconnue mais on écarte la proposition de l'entreprise routière de se concurrencer elle-même aux frais de la collectivité. Les Rapides du Poitou exploiteront les services de remplacement avec trois allers et retours par jour, dont deux par Bélabre. (Fig. 22).

(18) Ce mot est d'un usage courant chez les professionnels du transport. Il désigne un entrepreneur routier assurant des services pour le compte d'une autre entreprise, la S.N.C.F. dans le cas qui nous intéresse. Une convention fixe le prix du kilomètre, indépendant du nombre de voyageurs transportés. Le tractionnaire ne fait que mettre son car, avec chauffeur, moyennant paiement, à la disposition de la S.N.C.F. qui assure l'exploitation commerciale de la ligne.

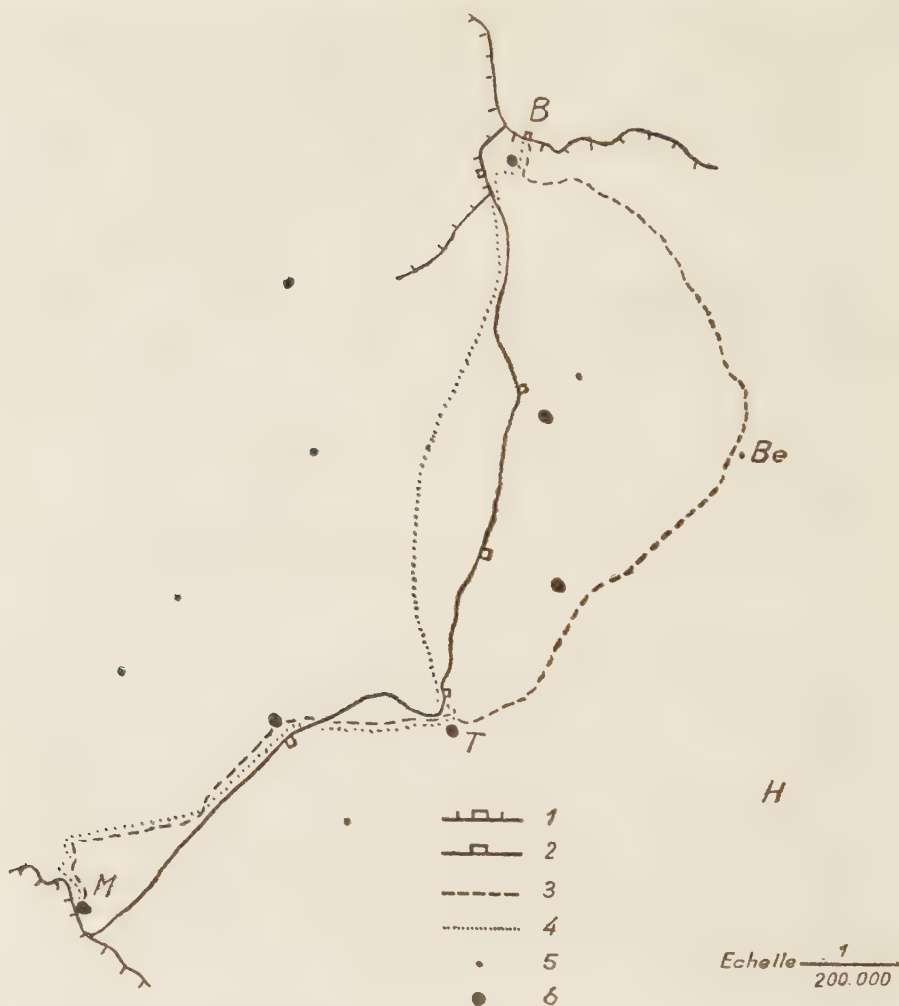


Fig. 22 - L'organisation de la relation Le Blanc-Montmorillon

Une entreprise routière tente d'utiliser la coordination dans son intérêt : l'itinéraire du service libre demandé par la compagnie dessert Bélabre, il est plus productif que l'itinéraire du service de remplacement pour lequel la même compagnie demande une subvention. De plus le premier itinéraire concurrence le second.

1 : Voie ferrée ouverte au trafic. — 2 : Voie ferrée fermée au trafic. — 3 : Tracé du service routier libre demandé par la compagnie routière. — 4 : Tracé du service routier exploité par la Compagnie d'Orléans et proposé à la compagnie routière. — 5 : Principales localités non desservies par le chemin de fer. — 6 : Communes ayant une gare sur leur territoire.

Be : Bélabre. — B : Le Blanc. — H : Les Hérolles. — M : Montmorillon. — T : La Trimouille.



Fig. 23. — La concurrence routière entre Tours et Châteauroux avant les mesures de coordination

A gauche : Fréquence des services routiers exprimée par le nombre hebdomadaire d'allers et retours sur chaque section de route. — 1 : 70 à 77. — 2 : 42 à 49. — 3 : 14. — 4 : 7. — 5 : Voie ferrée ouverte au trafic. En haut : Nombre d'entreprises participant à l'exploitation sur chaque section de route : 6 : 1. — 7 : 2. — 8 : 3. — 9 : 4. — B : Buzançais. — C : Châteauroux. — E : Ecueillé. — Le : Levroux. — L : Loches. — P : Preuilly-sur-Claise. — T : Tours.

La concurrence est très vive entre Tours et Châteauroux (fig. 23) ; la S.N.C.F. accepte d'abandonner partiellement les relations locales, mais elle désire conserver le privilège d'acheminer les voyageurs parcourant toute la ligne. Aussi, un décalage d'une heure est imposé à Loches entre l'arrivée d'un car de Châteauroux et le départ de celui pour Tours. Cet itinéraire productif a attiré de multiples entreprises routières. Elles veulent s'assurer une répartition équitable du trafic ; elles en arrivent pour cela à des accords qui négligent l'intérêt des usagers. Le service Châteauroux-Buzançais-Levroux ne transporte aucun voyageur pour les localités comprises entre Châteauroux et Buzançais ; des deux compagnies reliant Châteauroux à Ecueillé, l'une ne charge personne jusqu'à Levroux. Le nombre des passages ne se traduit pas toujours, à cause de ces mesures, par une desserte fréquente des campagnes (19).

Ce mépris des intérêts des voyageurs conduit encore la S.N.C.F. à des exigences qui paraissent extravagantes si on oublie que la coordination n'est, pour les représentants de tous les organismes de transport, qu'une opération destinée à se répartir des trafics. Lors d'un changement d'horaire, les voyageurs en provenance de Vierzon et Paris par un train de l'après-midi, et se dirigeant sur La Châtre, empruntent tous un autocar partant sitôt leur arrivée à Châteauroux ; un autorail

(19) Ces mesures n'ont pas toujours été respectées ; de plus, elles sont tournées en faisant prendre aux voyageurs des billets pour une distance supérieure à celle qu'ils parcourent effectivement, pour avoir droit de prendre place dans le véhicule. C'est tout avantage pour le transporteur.

circule plus tard, mais il est vide. L'idée qui vient aux services commerciaux n'est pas de proposer un meilleur horaire, susceptible de satisfaire le client, mais d'obtenir que l'heure de départ du service routier soit avancée pour rendre impossible la correspondance qu'il assurerait jusqu'alors !

Ces exemples permettent de saisir l'esprit qui anime les « réformateurs ». On conçoit que le résultat de leurs discussions ne peut mener à des mesures saines, même si les représentants des usagers tentent de faire aboutir des solutions valables. Et nous n'avons pas encore parlé des pressions de tous ordres qui s'exercent sur les conseils généraux, le plus souvent pour les contraindre à s'incliner devant la politique gouvernementale. D'innombrables interventions se produisent durant les mois qui précèdent la présentation des plans au Ministre. Elles sont généralement faites en l'absence de données réelles du problème des transports. Le Directeur général du réseau (20) utilise, à plusieurs reprises un même argument pour fournir au représentant du gouvernement des éléments susceptibles d'entraîner un vote de fermeture des organismes consultés ; il fait valoir l'importance des travaux nécessaires au maintien d'une ligne ; une dépense de un million de francs est à prévoir pour refaire 25 kilomètres de ballast entre Argenton et La Châtre ; six cent mille francs seront dépensés sur la ligne Port-de-Piles-Le Blanc. Les lettres aux Préfets soulignent l'inutilité de ces investissements si la voie ferrée doit être fermée, et insistent pour qu'une décision soit communiquée de toute urgence à la compagnie. Il est possible que le maintien du trafic sur plusieurs sections ait exigé de gros frais, mais la généralisation de l'argumentation la rend insolite (21). De plus, il n'est pas alors question de suspendre la circulation des marchandises et celle-ci exige un minimum d'entretien. Il semble qu'on tente de faire prendre une décision hâtive sous la menace de lourdes sommes à payer. N'oublions pas que le jeu des subventions fait en définitive retomber le déficit ferroviaire sur la collectivité.

Le plan départemental est finalement transmis le 29 juin 1938 au Ministre, le 21 juillet au Comité de Coordination. Ce dernier statue le 16 février 1939. Outre les décisions prises à propos des problèmes particuliers que nous venons d'étudier, il recommande :

- la fermeture des lignes La Châtre-Guéret et La Châtre-Argenton ;
- l'attente des délibérations des départements voisins pour décider du sort des lignes de l'étoile du Blanc, à l'exception de celle de Montmorillon pour laquelle nous avons déjà indiqué les solutions adoptées. L'étude détaillée d'un plan permet de saisir les aspects divers de la préparation des mesures de coordination. L'analyse plus succincte des traits originaux des plans de quelques départements nous donnera les compléments indispensables.

(20) Lettre du Directeur Général au Préfet du département de l'Indre (22 décembre 1937).

(21) L'argument est utilisé encore dans le Cher où, dans une lettre datée également du 22 décembre 1937, le directeur du réseau signale des travaux de réfection de ballast s'élevant à 1.200.000 F entre Bourges et Argent.

2° *Traits originaux des plans de transport de quelques départements.*

a) Le plan de transport du département du Cher.

La S.N.C.F. propose une réduction sensible de son système d'exploitation. Les lignes de Champillet à Lavaufranche, Issoudun à Saint-Florent, et celles de l'étoile d'Argent doivent être fermées (22). On prévoit la suppression des stations à faible trafic le long des grandes artères. Comme dans le département de l'Indre, de puissantes entreprises routières aspirent à exercer une activité toujours renforcée ; leurs exigences nécessitent le sacrifice d'une large part du trafic du chemin de fer. Tout ce qui s'oppose à sa limitation doit être combattu ; ainsi un ingénieur de la S.N.C.F. « coupable » d'avoir fourni à un Conseiller général des données permettant de combattre les thèses favorables à la fermeture des voies, est proposé pour des sanctions sur la demande même de ses supérieurs ! (23)

Le sénateur Laudier fait renvoyer la décision relative à la ligne Bourges-Argent pour éviter un vote négatif du Conseil général, nullement acquis à la politique gouvernementale en matière de transport. Les méthodes employées pour imposer les plans aux représentants des populations sont crûment exposées dans une lettre du Directeur de l'Exploitation, du 7 février 1938. On y voit notamment l'action du Préfet, soucieux d'appliquer les directives reçues, mais indifférent à l'expression des volontés locales :

« ... L'argument qui a eu le plus de poids sur l'Assemblée et qui
 « a permis d'éviter le rejet, est l'approbation par le Conseil gé-
 « ral du Loiret du plan de transport de ce département, la ferme-
 « ture du service des voyageurs Pithiviers-Argent comprise ; la
 « ligne Bourges-Argent serait arrêtée en cul-de-sac à cette
 « gare. Après l'ajournement de notre proposition, M. Fouchard
 « a déposé une motion incitant le Préfet à se rapprocher de son
 « collègue du Loiret pour faire surseoir à la fermeture de la ligne
 « Les Bordes-Argent. M. le Préfet a réussi à éviter que cette
 « motion soit prise en considération. Après la séance, M. le Préfet
 « a demandé que nous fassions tout le possible pour que la fer-
 « meture de la ligne Pithiviers-Argent soit réalisée rapidement et
 « en tous cas avant la prochaine session du Conseil général du
 « Cher, afin de placer cette assemblée devant le fait accompli. Le
 « plan de transport du Loiret ayant été adressé à M. le Ministre
 « des Travaux Publics le 12 janvier écoulé, je pense qu'il y aurait
 « intérêt à lui signaler l'urgence de la mise en application de
 « ce plan... » (24). (Fig. 24)

Les combinaisons d'intérêt sautent aux yeux ; des routiers réclament des compensations pour des services que jamais ils n'ont exploités. Une note confidentielle du Préfet évince une entreprise d'une ligne en spécifiant qu'elle n'a rien perdu à la coordination et qu'il ne faut tout de même pas qu'elle y gagne. La relation Bourges-Vierzon a particu-

(22) La ligne de Bourges à Cosne doit sans doute son maintien à son rôle stratégique.

(23) Lettre du 4 janvier 1937 du Chef de Service de l'Exploitation au sujet de Monsieur X..., Ingénieur à la traction.

(24) Plan de transport du département du Cher. Lettre du Directeur de l'Exploitation (7 février 1938).

lièrement intéressé les entrepreneurs de transport. La route est facile, elle dessert une série de communes où la population plus ou moins industrielle se déplace davantage que les masses rurales du reste du département. Quatorze allers et retours ferroviaires et vingt-huit routiers sont assurés quotidiennement en 1937. Cette surabondance explique que le plan de transport ait conduit à de nombreuses suppressions ; les compagnies d'autobus regrettent celles qui les frappent et tentent d'en rejeter l'application sur les exploitations concurrentes.

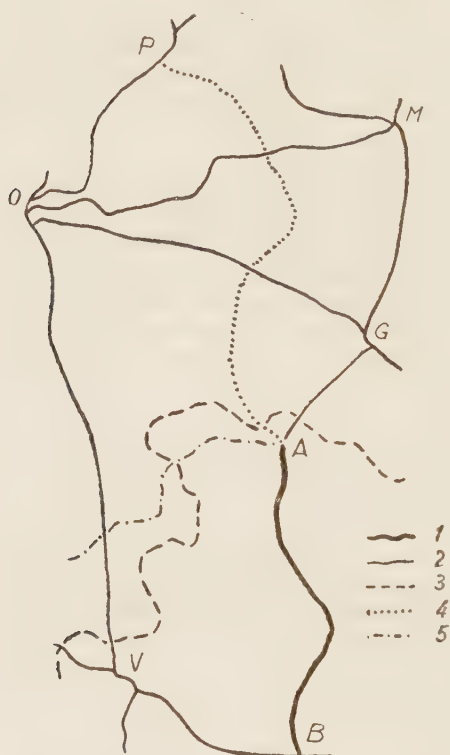


Fig. 24. — Le plan de coordination et l'évolution du réseau ferré dans le nord du département du Cher.

1 : Voie ferrée dont le Conseil Général du département du Cher refuse la fermeture. — 2 : Voie ferrée devant être maintenue en exploitation d'après les plans de coordination. — 3 : Limites départementales. — 4 : Voie ferrée dont le Conseil Général du département du Loiret accepte la fermeture. — 5 : Voie étroite.

A : Argent. — B : Bourges. — G : Gien. — M : Montargis. — O : Orléans. — P : Pithiviers. — V : Vierzon.

La Société des Transports Citroën annonce son refus du plan du Cher par une lettre du 7 novembre 1935. Elle justifie cette attitude en soulignant que non seulement on réduit le nombre absolu de ses services, mais encore la proportion du trafic qui lui est imparti. Sa part passe ainsi de $2/7$ à $1/6$ du nombre total des mouvements sur la relation Vierzon-Bourges, de $1/2$ à $1/4$ sur celle de Bourges-Châteauroux. La lettre précise que le plan favorise certaines entreprises dont le rôle se trouve accru ! Cette allusion vise deux sociétés régionales, les Transports Martin de La Charité, et la Société des Transports Automobiles Vierzonnais, toutes deux unies partiellement par une commu-

nauté des conseils d'administration. Ne va-t-on pas jusqu'à accuser expressément leur représentant au Comité Technique Départemental d'avoir abusé de la fonction (25) pour servir ses intérêts ?

La violence des luttes entre compagnies routières est d'autant plus marquée qu'elle s'exerce avant tout entre les grandes entreprises ; une puissante compagnie locale (26) réussit à s'imposer, même contre la volonté de rivales à réseaux multiples. Aussi ces dernières dénoncent avec vigueur les procédés variés employés dans cette lutte pour le trafic ; elles ne sont pas les dernières à les utiliser quand elles en ont l'occasion (27).

b) Le plan de transport du département de la Vienne.

Les voies ferrées condamnées à une inactivité partielle sont très nombreuses dans le Poitou (28). Le plan proposé par le Comité technique départemental est repoussé le 11 mai 1938 par le Conseil général. Cependant, on a pris soin de montrer le maintien d'une desserte satisfaisante sur les diverses relations. (Tableau page 192). Un effort certain est tenté en vue de la suppression des doubles emplois ; on remarque tout particulièrement la réduction du nombre des services routiers proposée le long de la ligne Paris-Bordeaux.

Le Conseil général proteste contre la garantie financière accordée par la S.N.C.F. à ses remplaçants parce que son octroi réduit le volume des économies réalisées ; il proteste pour des raisons analogues contre la proposition de fermeture partielle de la ligne de Poitiers à Parthenay. Il s'élève contre le principe de la clause de sauvegarde qui a pour effet l'augmentation des tarifs routiers sur un grand nombre de relations. Le budget départemental sera grevé de frais élevés pour l'entretien des routes parcourues par les autocars et les camions, et tôt ou tard par les subventions que les compagnies routières exigeront. Le Conseil, se plaçant au point de vue de l'économie régionale, déplore la perte des relations faciles entre Poitiers et Angers, d'une part, Châteauroux, d'autre part ; il note que le tourisme sera sacrifié et que la station thermale de La Roche-Posay aura tout particulièrement à souffrir de ces fermetures. Le sud du département sera pratiquement privé de voie ferrée avec la fermeture des lignes rayonnant autour de l'Isle-Jourdain. Enfin, les régions de primeurs verront leur économie compromise par un ramassage moins bien organisé.

(25) Les transporteurs n'assistent pas tous aux délibérations du Comité Technique départemental ; certains y siègent et représentent les intérêts de la profession.

(26) Les transports Martin constituent une très grande entreprise qui dispose d'une soixantaine de véhicules.

(27) A côté des protestations de Citroën, nous pouvons citer celles de la C.E.A. : le plan lui inflige des abandons considérables (plus de 4.800.000 km/voyageur sur les lignes de Bourges à Nevers, Cosne, Vierzon et La Charité) et des compensations dérisoires (420.000 km/voyageurs sur la ligne Bourges-Gien).

(28) Le Blanc à Port-de-Piles, Châtelleraut, Montmorillon et Poitiers — Saint-Saviol à Lussac — Confolens à l'Isle-Jourdain — Poitiers à Parthenay (relations directes seules maintenues), Loudun à Châtelleraut et Montreuil-Bellay — Arçay à Neuville — Montcontour à Airvault.

NOMBRE QUOTIDIEN D'ALLERS ET RETOURS

	Avant la coordination		Après la coordination	
	rail	route	rail	route
Port-de-Piles au Blanc	3	3 + 3 partiels	0	3 + 3 partiels
Châtellerault au Blanc	2	+ 3 partiels	0	3 + 3 partiels
Poitiers au Blanc	4	3 + 6 jusqu'à Chauvigny	0	4 + 6 partiels
Montmorillon au Blanc	0	5	0	3
L'Isle-Jourdain à Confolens	0	2	0	2
Poitiers à Tours	4 + 1 (Poitiers- Châtellerault)	7 + 2 (Poitiers- Châtellerault)	4 + 1 (Poitiers- Châtellerault)	1 Port-de-Pi- les-Poitiers 1 Port-de-Pi- les-Tours 1 Châtelle- rault Poitiers

c) Le plan de transport du département de la Creuse.

Les voies ferrées qui desservent ce département montagneux débordent largement sur les circonscriptions voisines. Une seule artère importante le traverse : la voie ferrée Montluçon-Saint-Sulpice-Laurière. La Compagnie P.O.-Midi propose la fermeture des lignes de Champillet-Urciers à Lavaufranche, de Vieilleville à Bourgneuf et de La Châtre à Guéret. Les comptages effectués sur la ligne Ussel-Busseau-sur-Creuse donnent une faible fréquentation (29) : la présence du camp de la Courtine et la difficulté du parcours qui n'attire pas les routiers ont fait exclure la ligne des sections à supprimer.

(29) Tableau de la fréquentation des convois sur la ligne
USSEL - BUSSEAU-SUR-CREUSE
(comptages effectués du 20 au 26 juin 1937)

Numéro du train	Départ d'Ussel	Arrivée à Busseau	Départ de Busseau	Arrivée à Ussel
1.956	21	22		
1.960	34	59		
1.964	48	49		
1.955			33	45
1.959			50	29
1.963			32	33

La majorité du Comité technique départemental vote contre toutes les suppressions proposées. Ici les transporteurs sont des artisans (30) ; contrairement aux grandes entreprises, ils n'exigent pas l'étranglement de la voie ferrée et ne sont pas disposés à assumer la charge des services de remplacement. Le Conseil général adopte un point de vue identique à celui du Comité sous la pression des populations dont les vœux s'expriment par la voix des conseils municipaux. Comment convaincre les conseillers généraux de changer d'attitude ? Leur approbation est nécessaire puisque les itinéraires visés prolongent les voies ferrées de l'Indre dont le trafic entre comme élément de compensation dans les plans d'échange du chemin de fer (31). On leur rappelle les avantages financiers que le département peut tirer de l'opération sous condition d'aller vite. On évoque « l'intérêt général » qui est de réduire le déficit de la S.N.C.F. et par là l'appel aux contribuables ; on leur fait espérer des services de cars à haute fréquence, six allers et retours entre La Châtre et Guéret, avec promesse que la S.N.C.F. couvrirait le déficit éventuel ! Tout cela ne suffit pas ; le Préfet doit manœuvrer pour que la question de la coordination ne soit pas posée trop tôt, évitant ainsi que les conseillers généraux émettent un avis non conforme au vœu du gouvernement. Puis, le député-maire de Boussac, ministre des pensions, intervient lui-même pour convaincre les maires des nécessités de la fermeture, de l'amélioration étonnante à en attendre pour la desserte des populations. On obtient ainsi le faiblissement de l'opposition des conseils municipaux ; les conseillers généraux doivent alors se sentir plus à l'aise pour sacrifier le réseau de transport du département.

L'intervention politique est le trait saillant du plan de transport de la Creuse : elle apparaît ici dans toute sa brutalité et permet de saisir un bel exemple du mépris des désirs des habitants et des méthodes variées employées pour « modifier » leur avis ou l'empêcher de s'exprimer.

d) Le plan de transport du département de la Haute-Vienne.

Le département de la Haute-Vienne offre à la compagnie PO-MIDI une situation présentant des analogies avec celle du département de l'Indre ; deux lignes sont déjà exploitées avec des autocars (32) ; leur fermeture serait facile à obtenir. Il en va autrement des projets visant les voies de Saint-Sulpice-Laurière au Dorat et de Saillat-Chassenon à Bussière-Galant. Par contre, la structure des entreprises routières est de type artisanal comme dans la Creuse.

C'est avant tout la volonté de la solution d'autorité, imposée par les pouvoirs supérieurs au mépris des vœux des populations, que nous voulons retenir du plan de transport de la Haute-Vienne. Une lettre du 14 avril 1938 du Chef de la division du trafic au chef de la Division de la Coordination présente le récit d'une séance où le Comité de la Haute-Vienne discute de la fermeture des deux lignes visées ; l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées s'y prononce contre les propo-

(30) Cf. ci-dessus, p. 141.

(31) Cf. ci-dessus, p. 183.

(32) Le Dorat à Magnac-Laval et Saint-Yrieix à Bussière-Galant.

sitions de suppression des trains de voyageurs ; le chef de la Division du Trafic demande

« ... que l'attitude de ce fonctionnaire soit signalée au Ministre
« des travaux publics... » (33).

car sa prise de position a empêché la commission d'être favorable à la cessation de l'exploitation. Ainsi, à la suite d'un vote émis par quelqu'un de qualifié, étudiant localement la question des transports, la S.N.C.F. compte sur l'appui ministériel pour faire adresser un rappel à l'ordre à cet Ingénieur des Ponts et Chaussées : il ne doit pas agir conformément à ce que les intérêts de la population lui conseillent et à ce qu'il croit raisonnable, mais selon les volontés de l'Administration supérieure. Dans un même ordre d'idée, la lettre du 30 avril 1938 de l'Inspecteur du trafic de Limoges à l'Inspecteur principal est particulièrement expressive de l'état d'esprit qui anime certains cadres administratifs :

« ... M. Roche, Député, Conseiller général, conteste nos chiffres
« et s'opposera par tous les moyens à la suppression des trains.
« Il emportera la décision du Conseil général. En conclusion, je
« reste tout à fait pessimiste sur les résultats que nous pouvons
« espérer en Haute-Vienne, malgré de nombreuses conversations
« et discussions avec les intéressés.

« Seule une décision ministérielle d'autorité peut nous laisser
« quelque espoir si le plan qui partira du Conseil général n'est pas
« jugé satisfaisant... » (33).

Quel mépris et quelle ignorance des besoins réels en moyens de transport des habitants de la région ! Le jugement porté sur l'attitude des Conseillers généraux par ce même agent de la S.N.C.F. est significatif de la conception qu'il se fait de la coordination et de l'indifférence totale qu'il estime devoir porter à l'égard des réalités locales :

« ... Les Conseillers généraux s'en rendent bien compte mais
« leur mandat ne leur permet pas d'être courageux dans les sup-
« pressions » (34).

« Etre courageux dans les suppressions », cela signifie détruire les moyens de transport des voyageurs par chemin de fer ; seuls se sont montrés « courageux », aux yeux de ce fonctionnaire, ceux dont les approches ministérielles sont suffisantes pour jouer le jeu gouvernemental. Les autres, plus soucieux de l'opinion des usagers, ont souvent défendu leurs intérêts.

*
* *

(33) Plan de transport du département de la Haute-Vienne.

(34) Rapport du 31 mai 1938 de l'Inspecteur du trafic de Limoges à l'Inspecteur principal (Plan de Transport du département de la Haute-Vienne). En fait, bien des conseillers généraux réalisaient que les suppressions aboutiraient à de nouvelles charges pour les finances départementales (entretien des routes), à un recul de la desserte rurale, et à de faibles économies par suite du jeu de la garantie d'intérêt, et ce sans supprimer tous les doubles emplois.

L'étude de quelques plans de transport des voyageurs montre la variété des influences qui se sont exercées au cours de leur élaboration. Il est nécessaire d'en prendre conscience puisque le réseau actuel des transports routiers correspond dans ses grandes lignes aux plans établis à cette époque. Il serait difficile d'en comprendre les tracés sans faire appel aux conditions qui ont entouré leur naissance. Il convient de n'omettre ni les pressions gouvernementales, ni les tentatives locales de lutte pour le maintien du trafic ferroviaire, ni les conflits d'intérêts entre exploitants. La structure des entreprises routières existant préalablement à la coordination, variable suivant les départements, est un élément qui pèse fortement sur l'organisation du réseau : elle explique en partie les différences qui existent entre les plans de l'Indre, du Cher et de la Vienne, d'une part, et ceux de la Creuse et de la Haute-Vienne, de l'autre.

Le divorce juridique signalé dans les mesures de coordination relatives aux voyageurs et aux marchandises se traduit par de profondes différences d'organisation ; il n'exclut pas une communauté d'évolution qui appelle des vues identiques sur l'ensemble de ce problème qui reste d'actualité depuis tant d'années.

IV — LA COORDINATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Les transports de matières premières, de biens de consommation industriels ou agricoles, mettent en jeu des tonnages et des profits infiniment supérieurs à ceux qu'occasionne la circulation des hommes. L'utilisation de l'automobile permet d'acheminer une quantité de produits qui n'empruntaient pas la route au temps du roulage ; le trafic ferroviaire s'en est trouvé favorisé, au moins à l'origine, grâce à l'accroissement de la consommation étendue à des populations de plus en plus nombreuses. Il en est ainsi des primeurs, de la marée fraîche, de toutes les denrées périssables qui exigent d'être transportées avec des vitesses élevées à grande distance, et dont la concentration rapide doit être opérée par route, dans des gares expéditrices. Il en est ainsi également des produits que la campagne consomme davantage en profitant des facilités qu'offre la redistribution par camion : épicerie, engrais.

Le problème de la coordination ne se pose pas pour la camionnette du maraîcher, pour la voiture dans laquelle l'épicier fait sa tournée, pour le camion avec lequel la coopérative répartit les scories à ses adhérents. Ces précisions paraissent nécessaires, car des débats passionnés ont amené les « adversaires » à s'accuser réciproquement de demander des solutions extrêmes. Au contraire, les transports par route de la potasse de Mulhouse aux coopératives des départements du Centre, des viandes sur pied ou abattues du Berry ou du Limousin vers la Villette, posent le problème de la coordination dans toute sa réalité. Le camion peut appartenir à un transporteur, ou il peut être propriété d'une entreprise industrielle. Dans les deux cas, la concurrence n'existe que dans la mesure où le véhicule effectue des transports que le chemin de fer est apte à assurer. De nombreuses usines confient au camion les biens de consommation qu'elles produisent, privant le chemin de fer d'une grande part d'un trafic particulièrement rentable car il porte sur

des produits de valeur, payant des tarifs élevés, mais elles lui réservent l'acheminement des produits pondéreux. Ainsi, on assiste à la disparition des transports à haut prix par chemin de fer et au maintien de ceux à un prix moins élevé. Le déficit de l'exploitation ferroviaire ne peut que s'accroître dans cette utilisation déraisonnable qui conduit à faire du réseau ferré national une charge pour les contribuables, une source de bénéfices pour ceux qui l'utilisent à leur avantage.

Une organisation saine des activités régionales exigerait l'étude des moyens de transport propres à en assurer l'épanouissement. La France possède des régions industrielles importantes ; elle dispose aussi d'un grand nombre de centres secondaires et enfin de multiples entreprises dispersées dans les régions rurales. Ces installations comptant entre dix et cent ouvriers ont besoin de la voie ferrée le long de laquelle elles sont nées pour recevoir la houille et les matières premières, pour expédier leur production modeste et de destinations très variées. Une coordination raisonnée devrait tenir compte de tous ces facteurs de localisation. Elle devrait encore satisfaire à tous les besoins de l'économie régionale agricole.

Ces conceptions ont-elles présidé à l'élaboration des règles propres à la coordination du transport des marchandises ? La réponse est négative ; nous ne saurions nous en étonner, connaissant déjà les conditions qui ont marqué l'organisation du transport des voyageurs. Les législations évoluent parallèlement. Les échecs de la politique des ententes conduisent à des mesures de répartition autoritaire du trafic. Mais bien plus encore que dans le cas précédent, les règles de la coordination du transport des marchandises apparaissent détachées des réalités géographiques. Elles aboutissent à un jeu d'interdictions, à l'affirmation de principes généraux indifférents aux conditions locales ; elles nous feraient presque oublier le camion sur la route et son chargement.

1° *L'échec de la politique des compensations de trafic.*

Le décret du 19 avril 1934 impose la cristallisation dans le domaine des transports de marchandises comme dans celui des voyageurs. Les transporteurs par rail et par route doivent signer des ententes, une compensation s'établissant entre les abandons et les gains de chacun. Il est malaisé d'établir un système équitable d'échange de trafic (35). Ainsi, les entreprises routières peuvent mensuellement abandonner au rail 1.000 T/km. sur Bordeaux-Paris, soit 600.000 T/km. Où trouver, dans la seule région bordelaise, 30.000 T/km. à transporter à 20 kilomètres, que le chemin de fer abandonnerait en compensation à la route ? L'impossibilité de dégager des masses de trafic équivalentes, le manque de liaison technique et commerciale, et les difficultés d'utilisation du camion gros porteur sur de petits parcours rendent impraticable la politique des échanges.

(35) Les transports privés échappent totalement à ces mesures ; ils portent sur des tonnages volumineux ; ils assurent aussi des déplacements pour le compte de tiers en tirant des bénéfices comme s'ils exerçaient la profession de transporteurs. Compagnies ferroviaires et routières s'élevaient conjointement contre ces abus.

Le 10 juillet 1935, un décret impose aux transporteurs routiers le paiement de redevances dans le but de réduire « l'écrémage ». L'opposition de la Fédération nationale des Transports routiers fait échec à la décision. Le 13 juillet, un décret définit le transport privé ; il interdit aux entreprises non spécialisées d'acheminer des frets dont elles ne sont pas propriétaires. Ce même texte impose le recensement des véhicules affectés aux transports publics. Trois catégories sont retenues hors du camionnage qui reste libre : les services réguliers englobent les circuits de ramassage et de livraison et les services rapides ; les transports spéciaux intéressent la circulation des animaux vivants, des liquides en citerne et des déménagements ; les transports à la demande correspondent à la grande masse des échanges (36). Dans chacune de ces catégories, les Comités Techniques Départementaux distinguent les transports à petite, à moyenne et à grande distance ; la carte délivrée à chaque exploitant porte indication des trafics autorisés : lieux de chargement et de déchargement, zone de circulation, liste des marchandises habituellement convoyées. Le taux des redevances au Trésor varie suivant l'activité de l'entreprise.

La difficulté de trouver des compensations, le désordre complet des transports à la demande échappant à tout contrôle et exclus, de ce fait, du jeu des échanges (37), comme les transports privés eux-mêmes, expliquent l'échec total de cette première phase de la coordination. Le recensement des véhicules et la délivrance de cartes sont les seuls points acquis : rien n'oblige le transporteur à respecter les autorisations qui lui sont accordées, et un ordre ministériel est venu interrompre les poursuites engagées pour infraction à la coordination. En d'autres termes, une concurrence effrénée oppose route et rail.

2° *Les bases de l'organisation administrative des transports de marchandises : les cartes de transport.*

La législation s'enrichit en 1937 et 1938 ; des décrets de codification paraissent en 1939 : nous retenons ce qui semble indispensable à l'étude des services de transport sur route tels qu'ils sont organisés aujourd'hui (38). Les faits majeurs sont l'abandon de la politique d'entente par échange de trafic et le renoncement au principe même de la compensation. Des précisions supplémentaires sont apportées au classement des véhicules.

— Le camionnage n'est soumis à aucune taxe ; une simple déclaration suffit. Le camionnage rural s'exerce avec des véhicules de 10 tonnes au plus dans les communes où la population agglomérée est infé-

(36) Cette dénomination désigne le transport accompli une fois, ou un nombre limité de fois, d'un produit donné, sur un itinéraire défini, pour un client particulier.

(37) Ainsi, le système de compensation portait, pour le chemin de fer, sur l'intégralité de son trafic ; pour la route, presque uniquement sur l'équivalent du trafic détail du chemin de fer ; le trafic routier « à la demande » correspond souvent au trafic wagon complet. Cette situation ne favorisait pas l'établissement des échanges.

(38) Pour l'année 1937, on peut citer la circulaire du 1^{er} mars, les décrets-lois des 8 et 16 juillet, du 31 août, des 15 et 31 décembre. Pour l'année 1938, nous relevons les textes des 7 avril, 17 juin et 21 août avant la publication du premier décret de codification daté du 12 octobre 1938.

rieure à 2.000 habitants ; le camionneur peut circuler dans les cantons limitrophes de celui où il déclare son véhicule et il peut se rendre à tous les marchés et toutes les foires proches (39) ; le camionnage urbain, soumis aux règles générales, voit ses limites définies par le Ministre sur avis du Comité Technique Départemental (40).

— Le transport à petite distance s'exerce dans le cadre du département et des départements limitrophes ; il ne peut qu'exceptionnellement porter sur des transports massifs ; le transporteur conserve sa liberté de tarification et d'horaire, sous condition de ne pas créer de concurrence nouvelle au chemin de fer.

— Le transport à grande distance est strictement contingenté ; itinéraires et marchandises doivent être conformes aux autorisations restrictives délivrées. Le transporteur est soumis au paiement d'une taxe progressive avec la distance. Ses tarifs seront égaux ou supérieurs à ceux du chemin de fer ; ainsi, la marchandise devrait choisir le mode de transport qui lui convient le mieux. Les produits transportés sont divisés en quatre classes avec un prix de base pour la tonne kilométrique variant de 0,40 à 0,70 F., plus 20 F. de frais fixes par tonne. Enfin, les groupements professionnels de routiers peuvent établir des tarifs spéciaux égaux à ceux du chemin de fer, et soumis à l'approbation préfectorale.

Ces conditions doivent ramener au rail le trafic à grande distance et permettre à la S.N.C.F. l'achat d'un abondant matériel apte aux transports combinés « rail-route ». Le camion assurera les services de ramassage et de redistribution et ceux que la fermeture de voies ferrées ou de gares de grandes lignes laisseront non réalisés. La guerre interviendra avant que les mesures tarifaires ne soient appliquées. Un corps spécial d'assistants techniques, chargés de faire respecter les règles de la coordination, est constitué : S.N.C.F. et transporteurs routiers les désignent. Le nombre des véhicules spécialisés est contingenté. Les transporteurs privés se voient interdire tout usage de leur matériel pour le compte des tiers (41).

La délivrance des cartes donne lieu à des luttes serrées ; les membres des Comités techniques départementaux sont enclins à enfermer chacun dans d'étroites limites pour réduire la concurrence. Au contraire, les demandeurs définissent leur trafic de 1934, celui qui est antérieur à la coordination, de la façon la plus large pour bénéficier d'autorisations aussi peu restrictives que possible. Cette difficulté est propre au

(39) Les conditions énoncées ici sont extraites des décrets de codification (12 octobre et 12 novembre 1938, 12 janvier 1939). On aura une idée de la confusion extrême qui a présidé à l'organisation des transports si on remarque qu'un décret du 15 mars 1937 avait prévu des conditions très différentes pour l'exercice du camionnage rural : capacité des camions limitée à 3,5 t. (au lieu de 10), circulation réduite à la commune et aux communes limitrophes au lieu du canton.

(40) Cette clause intervient pour les agglomérations de plus de 50.000 habitants. De 2.001 à 50.000, le camionneur a le droit de circuler dans les communes voisines de l'agglomération.

(41) Cette mesure conduisait les véhicules privés à effectuer fréquemment un parcours sur deux à vide. Elle a soulevé de telles protestations que, huit mois après la décision, une circulaire nouvelle a atténué les rigueurs des textes antérieurs.

transport des marchandises, car la publicité à laquelle les propriétaires de cars sont contraints pour exploiter une ligne avec profit ne leur a qu'exceptionnellement permis de faire état d'activités inexistantes en vue d'une inscription au plan.

L'étude des cartes de transport n'apporte pas au géographe une documentation d'une valeur équivalente à celle que fournissent les plans de transport. Leur libellé (42) permet de connaître les tonnages disponibles dans une agglomération ou une zone donnée, et encore ignore-t-on la capacité de transport du parc privé ; le trafic à petite distance reste du domaine des exploitants, peu soucieux d'en communiquer l'importance et les caractéristiques ; le dépouillement des autorisations de transport à grande distance permet pour ce dernier une connaissance plus précise (43).

(42) Libellé des cartes distribuées le 6 juillet 1936 par le Comité Technique départemental du Cher :

M. X... à Vierzon-Village

1) Benne basculante
5 tonnes,
Packard, 20 CV.

2) Benne basculante
avec citerne
amovible
Renault, 15 CV.

3) Benne basculante
5 tonnes,
Packard, 20 CV.

4) Benne basculante
5 tonnes,
Ricker, 26 CV.

Transport de betteraves d'un rayon de 20 kilomètres autour de Vierzon, à Toury et Artenay,

Transport de pâte à porcelaine de Vierzon à Mehun-sur-Yèvre et Foëcy,

Transport de bois de chauffage, gravats, sables, dans le périmètre limité par Graçay, Neuvy-sur-Barangeon, Alligny, Salbris, Thénieux.

Aucune carte ne sera délivrée pour ces véhicules qui pourront être utilisés comme remplacement.

M. Y... à Bourges

Rochet-Schneider
23 CV.

Transport à la demande de Bourges à Paris et la région parisienne ; parquets de Paris à Bourges ; sucres et produits chimiques d'Autun à Bourges ; huile industrielle et blé de St-Florent à Pont-Vert et Bourges ;

Transport à la demande de « divers » dans un rayon de 30 km autour de Bourges.

M. N... à Bourges

Déménagement dans un rayon de 400 km autour de Bourges. Pour les distances plus lointaines, une autorisation spéciale devra être demandée.

(43) Nous avons utilisé ces documents pour l'étude du trafic (V^e partie).

Les cartes sont délivrées en fonction des dates de demande et non des lieux de résidence, déterminant généralement les trafics autorisés, si bien qu'il faut se livrer à un travail d'une longueur démesurée pour le résultat, pour connaître le tonnage existant dans une ville ; en effet, il convient de regarder les attributions de cartes de chaque séance du comité ; les travaux sont étalés sur plusieurs années et les documents ne sont pas toujours d'accès facile.

Il apparaît que l'équipement régional en entreprises de transport (47) est le résultat du hasard des fondations d'exploitations hors de toute analyse des besoins ; tout exploitant, lors de la publication du décret, se voit reconnaître un droit à faire du transport routier sous certaines conditions ; on exige de lui qu'il n'accroisse pas les tonnages de ses camions et ne modifie pas ses parcours habituels. Acceptation du divorce entre les besoins et la capacité de transport, cristallisation des mouvements, telles sont les idées directrices de la coordination ; si elles peuvent à la rigueur contribuer à répartir le trafic entre les entreprises routières, elles sont bien incapables de répondre aux nécessités réelles de la circulation.

V — LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'ÉTUDE DE LA COORDINATION.

L'organisation des transports ne s'explique qu'en fonction du cadre législatif dans lequel a évolué le réseau ; elle ne se comprend qu'à la lumière des projets multiples élaborés, dont beaucoup ont laissé des traces perceptibles dans les conditions actuelles de la circulation régionale. Quelques conclusions se dégagent de l'analyse de la législation et de son application dans un ensemble territorial donné.

1° *La coordination ne se présente pas comme un renouveau dans le tracé du réseau de transport.*

Chaque relation ferroviaire supprimée est remplacée par une liaison routière pour le transport des voyageurs ; le tracé ne correspond souvent plus aux nécessités de l'heure. Des lignes libres se superposent à ces services de remplacement ; elles sont nées de l'initiative individuelle ou de celle des compagnies routières ; leur itinéraire est souvent plus conforme aux besoins locaux.

Le plan de transport des voyageurs ne crée pas une situation nouvelle ; il reste subordonné étroitement à un double passé : un passé d'un siècle, concrétisé aujourd'hui par le tracé de la ligne de chemin de fer, soit active et animée des sifflets des convois rapides, qui s'y succèdent, soit abandonnée aux herbes, suivie de plus ou moins loin par un autobus peu fréquent et réveillée seulement deux ou trois fois par semaine par un court train de marchandises à la locomotive haletante ; un passé récent, résultat de l'initiative des entreprises routières qui, jusqu'en avril 1934, multiplient les services parallèlement au rail, ou plus rarement assurent de nouvelles liaisons jusqu'alors négligées.

(47) Voir ci-dessous, V^e Partie.

La coordination n'aboutit pas à l'élaboration de plans pour le transport des marchandises. Il n'y a pas création d'un réseau systématiquement organisé ; quelques relations régulières sont exploitées, mais elles ne sont suivies que par une faible partie du tonnage acheminé par route. Cette absence de réseau explique la difficulté de l'étude du transport routier de marchandises dans le cadre régional. L'évaluation des capacités offertes par chaque moyen de transport a un intérêt évident à l'échelle d'une nation ; elle exprime en même temps un certain degré et une certaine structure de l'équipement. Cette connaissance est sans signification dans un cadre restreint, le département par exemple. Le matériel ferroviaire national est indistinctement utilisé sur l'ensemble du territoire (44) : le parc de camions immatriculés dans une circonscription administrative n'est pas le seul à intervenir dans les transports qui y sont effectués ; il ne fait qu'y concourir avec les véhicules de circonscriptions voisines. Or, cette donnée est la seule dont nous disposons pour le transport routier. Il reste impossible de connaître dans leur masse, leur nature et leur direction, les acheminements réellement effectués, ceux qui traduisent les nécessités de l'économie régionale (45).

2° *La conception qui préside à l'organisation des transports est basée sur la volonté de répartir des profits entre toutes les entreprises intéressées, et non sur l'existence de voyageurs et de marchandises à acheminer en quantités données dans des directions précises.*

Les premiers actes légaux proposent, dans tous les domaines de la circulation routière et ferroviaire, des ententes directes assurant des échanges équitables de trafic : l'étape d'une coordination « à l'amiable » image d'un libéralisme économique alors dépassé, est sans résultat ; aussi des législations de plus en plus autoritaires essayent-elles de résoudre le problème ; elles ne parviennent pas à créer une situation saine, car la notion de profit les domine et non l'étude réelle des besoins de circulation.

Il est remarquable qu'à aucun moment le débat n'ait été porté devant le Parlement. On permet tardivement aux usagers d'exprimer leur avis : les Conseils généraux consacrent des heures de débat à l'élaboration des plans ; les Chambres de Commerce et d'Agriculture traduisent les aspirations des intérêts économiques régionaux dans une multitude de vœux. Pur formalisme que tout cela, puisqu'en fait le Ministre décide

(44) L'existence d'un parc de matériel commun à divers Etats d'Europe, les wagons étant indistinctement utilisés en France, Belgique, Allemagne occidentale, etc., rend désormais difficile l'appréciation même de l'équipement à l'échelle nationale. Des fluctuations se produisent dans la composition du parc utilisé sur un réseau national ; la progression du trafic dans un Etat peut y déterminer le maintien d'une part plus grande du parc commun.

(45) On doit souligner qu'en France le volume de ces transports ne peut être donné même à l'échelle nationale : dans le premier rapport de la Commission de Modernisation des transports intérieurs, publié en septembre 1946 par le Commissariat général du Plan de modernisation et d'équipement, on peut lire page 13 : « Les transports routiers, jeunes encore en 1929, ont très fortement progressé sans qu'il soit possible de fournir des chiffres précis en l'absence quasi totale de statistiques ».

en dernier ressort et peut accepter ou refuser les plans proposés et, passé le 1^{er} juillet 1938, en imposer un. Toute la coordination est élaborée dans le cadre des décrets-lois, imposés d'autorité : cela explique d'ailleurs combien il fut facile de suspendre certaines clauses sous la pression d'intérêts économiques puissants.

Ce caractère autoritaire des mesures de coordination s'expliquent parce qu'elles n'ont jamais été conçues dans l'intérêt général et ne peuvent, de ce fait, recevoir une large approbation ; et, lorsque nous écrivons cela, nous pensons davantage au développement des activités agricoles et industrielles dont la prospérité est liée au rail, qu'aux facilités immédiates de circulation pour les individus, que la route peut plus facilement satisfaire. La coordination favorise la concentration dans le domaine de l'industrie et du commerce ; elle l'a aussi puissamment aidée dans celui des transports routiers.

L'harmonisation des moyens de transport exige qu'ils se mettent au service de la vie régionale ; elle n'est réalisable qu'en tenant compte des activités industrielles et agricoles, de leur répartition, de la puissance des échanges qu'elles nécessitent, du caractère permanent ou saisonnier de certains courants de trafic des voyageurs ou marchandises, de la nature des produits transportés imposant l'emploi d'un matériel spécialisé, de la densité du réseau ferré préexistant et favorisant ou non l'essor du trafic routier. Ces données sont indispensables à l'élaboration de mesures de coordination se proposant la satisfaction des besoins de transport dans une région délimitée. En fait, nul ne songe à les rassembler, et lorsque le hasard d'une bonne volonté l'a fait, personne n'a le souci d'en tenir compte. L'échec de la coordination est dû au mépris des réalités humaines, à l'oubli des laiteries coopératives et des fabriques de papier dispersées au milieu des campagnes, des fortes foires qui se tiennent parfois dans des bourgs de dimensions modestes, à l'ignorance du rayonnement de puissantes cités qui développent au loin leur influence commerciale, inondant un vaste cadre régional de leurs produits variés, meubles et journaux, épiceries et textiles, à l'existence des villes endormies et aussi des cités industrielles attendant leur prospérité de l'apport massif de houille et de minerais.

Le problème de la coordination est envisagé comme l'affaire de quelques-uns ; il est considéré seul, en dehors de l'ensemble de l'évolution économique. La législation repose sur la conception inadmissible d'une économie figée tant dans le développement de la production que dans la répartition locale des activités humaines. Or, la coordination des moyens de transport ne peut aboutir qu'orientée vers l'épanouissement des activités régionales et locales, dans l'intérêt de la collectivité. Sa réalisation ne peut être isolée de l'ensemble des activités économiques : elle ne peut réussir qu'en tenant compte de leurs perspectives de progrès et de la mobilité de leur localisation.

Le rôle des moyens de transport et le tracé des réseaux évoluent profondément en trente ans. L'apparition d'une nouvelle technique et son emploi modifient totalement les conditions antérieures. Les qualités spécifiques du camion, de l'autocar, interviennent comme éléments

de leurs succès ; mais l'existence d'un marché du transport et d'une masse globale de trafics à assurer, que les entreprises routières, ferroviaires et fluviales vont devoir se disputer, transpose le problème du plan de la technique à celui de la concurrence commerciale. Des efforts sont faits de part et d'autre pour offrir à la clientèle des services améliorés, capables de la retenir ; mais les fortes influences qui s'exercent en faveur de l'automobile ne permettent pas qu'une comparaison du coût et de la qualité du transport, en tenant compte du parcours et des marchandises, s'établisse sur des bases économiques valables. La violence même des luttes conduit à l'adoption d'une législation complexe. Les progrès techniques, les considérations commerciales, les textes législatifs se combinent pour imposer l'évolution qui détermine les caractères actuels de tout le système régional de communications.

QUATRIEME PARTIE

INFLUENCE DE LA CIRCULATION SUR LES ÉLÉMENTS DE LA VIE RÉGIONALE

INTRODUCTION

Le perfectionnement des moyens de transport permet de briser les cadres étroits dans lesquels les économies régionales sont confinées. L'inégalité de leur développement accentue les différences qui les opposaient. L'évolution économique de chaque région s'intègre désormais dans un ensemble ; des liens de dépendance tendent à s'établir entre les secteurs qui le composent. La simple existence du réseau ferré favorise ces transformations que les entreprises de transport ferroviaires ou routières dirigent parfois par des interventions directes. Ce sont les modalités de cette influence sur les principaux éléments de la vie régionale qu'il convient d'analyser. Le contrôle de l'équipement et des débouchés commerciaux, des organismes locaux de crédit, permet d'orienter les productions agricoles ou industrielles. L'influence parisienne est prédominante dans le Centre ; elle se heurte à des volontés locales et aux groupements d'intérêt dont l'activité est liée à l'expansion des ports de l'Atlantique.

La solidarité économique de toutes les parties du territoire français s'exprime dans la formation d'un marché national ; sa substitution aux marchés régionaux et locaux détermine de nouvelles conceptions dans l'organisation du monde rural, jusque dans les régions montagneuses apparemment très isolées : cette évolution se traduit dans les aménagements des systèmes de cultures. La répartition géographique des grands centres industriels se modifie sous l'influence des changements de structure que favorise l'emploi de techniques récentes de production et de circulation. L'importance du commerce s'accroît ; les activités qu'il engendre supposent une organisation plus complexe ; des changements profonds affectent le réseau de distribution ; la circu-

lation routière est largement utilisée pour répondre aux besoins nouveaux. Une concentration des activités économiques se fait dans certaines régions au détriment d'autres. L'arrière pays du littoral atlantique subit une baisse sensible de son activité, en même temps que les facilités de communication y favorisent les trafics vers d'autres ports français. A Nantes, Bordeaux et La Rochelle, on tente d'imposer une renaissance économique en s'appuyant sur l'amélioration du réseau de transport. Une vie régionale renouée se développe ; son essor suppose une nouvelle répartition de la population et des changements internes de composition sociale et professionnelle. L'importance prise par la circulation dans l'économie multiplie les professionnels du transport ; elle crée aussi des problèmes plus matériels : de la naissance du réseau ferré à l'intensification de la circulation routière et à l'aménagement des aérodromes, la même question du contact de la ville avec les moyens de circulation est apparue sous des aspects divers.

L'équipement régional en moyens de transport est un des éléments qui conditionne le développement économique et, par là, influence profondément la vie des hommes. Mais son action ne s'exerce pas seule ; d'autres facteurs d'importance équivalente ou supérieure, conditions naturelles, découverte ou épuisement des ressources locales du sous-sol, destruction de richesses agricoles (crise phylloxérique), ouverture de nouveaux débouchés, distribution des investissements, pour n'en citer que quelques-uns, interviennent aussi dont les effets se combinent avec les avantages ou les inconvénients du système de communications. La diversité des combinaisons réalisées par les facteurs fondamentaux du développement économique détermine l'originalité de chaque région.

Premier Chapitre

LE CHEMIN DE FER ET LA FORMATION DU MARCHÉ NATIONAL UNIQUE

Le chemin de fer joue un rôle décisif au xix^e siècle dans la réalisation des transformations économiques à mesure qu'il peut être directement utilisé par un nombre plus grand d'hommes, à mesure qu'il s'approche toujours davantage des ressources variées contenues dans le sol français ou créées par le travail humain. Une organisation commerciale plusieurs fois séculaire disparaît en quelques dizaines d'années : l'existence de marchés liés à une production locale destinée à satisfaire des besoins prévisibles, apparaît très vite impossible ; la spécialisation régionale s'esquisse en même temps que la production se fait par grandes masses exigeant de vastes débouchés. C'est à la France entière que sont destinés les produits de la grande industrie ou de la zone d'agriculture spéculative : dès lors qu'il s'agit d'échanges massifs, on saisit mal comment ils auraient été possibles sans une technique appropriée. Le chemin de fer est alors seul à pouvoir les assurer sur terre.

La simple existence du rail, le développement très rapide du réseau contribuent largement à la formation du marché national ; il est cependant juste de noter que les dirigeants des compagnies ferroviaires ont pris une part directe à cette réalisation. Toute administration de réseaux ferrés a intérêt à multiplier le trafic ; une politique tarifaire habile, une propagande systématique peuvent permettre de susciter des échanges qui supposent généralement des modifications préalables de l'économie régionale : c'est particulièrement visible dans le domaine rural pour la région étudiée. L'arrivée du rail est suivie de changements profonds, car elle se traduit par le passage rapide, dans le circuit commercial, de la production de nouveaux ensembles territoriaux. Le chemin de fer est donc l'outil qui permet au système capitaliste de s'épanouir pleinement en étendant ses effets à toutes les formes de l'activité humaine et en s'imposant dans de brefs délais à toutes les régions du pays, faisant s'effondrer tout le reste des structures économiques anciennes.

I — MARCHÉ NATIONAL ET CHEMIN DE FER.

L'exemple des variations régionales du prix du blé semble démonstratif des modifications intervenues.

*Ecart maximum des prix des blés à la production
dans neuf régions françaises (1)*

1859		4,61 F	1873		2,00 F
1868		3,89 F	1878		1,74 F

Nous pouvons compléter ces données, pour les années 1888, 1889 et 1890, mais pour deux régions seulement. Les différences les plus fortes enregistrées sur les cours des blés à Bourges et Albi pour les trois années considérées ne sont que de 1,10 F. (2). Les conditions commerciales nouvelles sont possibles grâce à des transports à prix avantageux que seul le wagon peut permettre. De Freycinet évaluée à 70 % les économies réalisées sur tout transport de marchandises assuré par chemin de fer (3).

De telles économies doivent favoriser l'établissement de nouveaux circuits commerciaux, tel celui qui fait de La Villette le régulateur national du marché de la viande :

« ... Le marché de Paris intervient comme une escale nécessaire
« dans ces échanges, avec tous les suppléments de frais, de bénéfices
« d'intermédiaires qu'entraînent les arrêts et les réexpéditions
« des animaux sur ce marché interposé... » (4).

Plus du tiers des animaux arrivés en 1905 ont été réexpédiés sur d'autres marchés de consommation du Nord, de l'Est et de la Côte d'Azur. Le nombre de bêtes qui a transité la même année par la Ceinture sans faire l'objet d'achat et de vente ne représente que 5,3 % du nombre de bêtes arrivées à La Villette. Ainsi les prix de la viande sont-ils très élevés dans l'Est : le prix moyen par tête de bœuf de boucherie offrant 385 kg de viande consommable passe de 526,70 F sur les marchés limousins à 555,55 F à La Villette, 595,20 F à Lille, 618,30 F à Nancy. Le marché de La Villette, grâce à sa prééminence, dirige tout le marché national : les bouchers de La Villette provoquent hausses et surtout baisses à l'achat au producteur suivant leur volonté. Ils pèsent sur les prix du marché parisien en procédant à des achats directs hors marché. Ainsi, les chemins de fer aboutissent à la création d'une situation nouvelle :

« ... On conçoit aussi tous les inconvénients pour l'élevage et
« pour les producteurs isolés et sans lien entre eux, d'une situation
« qui met d'une manière permanente leurs intérêts en opposition
« avec ceux d'un commerce puissamment organisé et centralisé,
« maître en fait du marché régulateur du pays tout entier... » (4).

(1) D'autres données relatives au sel et à la houille peuvent être trouvées : elles montrent la baisse des prix et l'uniformisation des cours. DE FOVILLE [209].

(2) BLOCH [248] p. 29-35.

(3) DE FOVILLE [209].

(4) BLOCH [247].

Le cas du marché de la viande est caractéristique des changements permis par le rail, qui s'accompagnent d'inévitables modifications des conditions de production et d'existence dans le cadre des régions agricoles. Les centres industriels connaissent des modifications aussi profondes. La très riche documentation contenue dans les travaux géographiques consacrés aux villes et aux campagnes du Centre et du Centre-Ouest, complétée par les observations que nous avons eues l'occasion de faire, permet de retracer l'influence du réseau ferré et des compagnies sur l'évolution économique. L'analyse nous a conduit à une classification des transformations opérées, en les replaçant dans le cadre général qui permet d'en comprendre la genèse (5).

II — LES TRANSFORMATIONS DANS LE DOMAINE INDUSTRIEL.

L'élément décisif est la concentration de la production dans un nombre limité de régions et de centres ; les conditions économiques et financières étant réalisées, cette nouvelle distribution géographique suppose un moyen de transport capable d'acheminer des tonnages importants de combustibles et de matières premières. Le Centre et le Centre-Ouest n'abritent aucune grande région industrielle ; mais on y saisit parfaitement les effets de leur développement dans d'autres secteurs de la France, par l'observation des problèmes qu'affrontent les mines et les usines entre Loire et Dordogne. Les facilités commerciales créées peuvent apporter ici la richesse et là la difficulté.

1° *Ralentissement d'une partie de la vie industrielle régionale.*

a) Restriction de l'aire des ventes des houillères du Centre.

Les houillères secondaires du Massif-Central voient se fermer leurs débouchés : les charbons du Nord, puis du Pas-de-Calais leur ont d'abord interdit l'accès de la région parisienne ; bientôt, ils viennent porter la concurrence dans une zone relativement proche des lieux de production ; ainsi des conditions de vente moins favorables sont offertes aux mines du Centre. Cette restriction de l'aire de distribution (6) imposée à des bassins secondaires résulte de la formation du marché national, qui met des régions très éloignées à portée de vente des houillères les plus puissantes. Seul le chemin de fer peut permettre des déplacements aussi lointains de matières pondéreuses à des prix possibles dans une région sans voie navigable.

b) Disparition de types d'activités industrielles.

Une multitude de petits centres industriels disparaissent, en même temps que des branches d'activités s'éteignent dans certaines villes. Les secteurs de production faible, d'organisation archaïque, de techniques pé-

(5) SORRE [179] a donné les grandes lignes d'une étude relative aux effets géographiques de la circulation. T. II, III^e partie, p. 592-598.

(6) L'aire des ventes des principaux bassins du Massif-Central se réduit devant la concurrence des charbons des grands centres houillers du Nord et du Pas-de-Calais : voir MEYNIER [219] à propos du bassin d'Aubin, BRUHAT [193] à propos du bassin de Brassac, et MONNIÉ [220] à propos du bassin de Carmaux-Albi.

rimées, sont les premiers frappés. Ils se maintiennent tant qu'ils n'ont pas subi de concurrences extérieures ; ils sont condamnés le jour où leur clientèle, toute locale, peut choisir entre leur production et celle, meilleur marché, venue des usines mieux équipées et utilisant parfois des matières premières de qualité supérieure.

L'industrie textile, prospère au XVIII^e siècle à Limoges, a repris quelque activité entre 1830 et 1850 ; la concurrence de la région du Nord, utilisant de bonnes laines, que les troupeaux limousins sont incapables de fournir, les difficultés d'approvisionnement en coton lors de la guerre de Sécession font peu à peu taire tous les métiers. En 1880 la production est arrêtée (7). Un sort analogue est réservé à l'industrie métallurgique poitevine. Deux centres ont survécu à une décadence déjà ancienne (XV^e siècle). Il est caractéristique de les voir disparaître presque à la même date que celle signalée pour le textile à Limoges : 1872 pour Lhommaize et 1885 pour Luchapt (8).

La métallurgie du Berry traverse elle aussi une crise grave à mesure que s'affirme le rôle de la sidérurgie du Nord et de la Lorraine : les hauts-fourneaux au bois de Précy, du Chautay s'éteignent ; celui de Lury, bientôt suivi d'un à Bourges et de deux à Vierzon cessent de fonctionner à leur tour (9). Des sociétés importantes telles « Chatillon-Commentry » ferment les forges locales : ainsi disparaissent en Berry celles de Trézy et de Grossouvre. Forgeneuve est aussi condamnée. Au moment où la guerre de 1870 secoue l'économie française, le rôle sidérurgique du Berry est sur le point de s'effacer. Le prix des minerais s'y élève alors qu'il s'abaisse dans le reste du pays ; leur teneur médiocre conduit à chercher d'autres sources de matières premières ; des achats sont opérés jusqu'en Espagne et en Algérie, mais le transport élève trop fortement le prix de revient. La découverte du traitement des minerais phosphoreux est fatale au Berry : la production lorraine prend un développement sans précédent. L'existence du réseau ferré favorise la diffusion des productions de l'Est et condamne rapidement et définitivement les régions métallurgiques de second ordre auxquelles on peut rattacher le Berry. Les minières sont abandonnées les unes après les autres, tandis qu'une nouvelle série de hauts-fourneaux cessent l'exploitation : La Guerche et Torteron en 1879 et 1882 ; ceux de Rosières et Mazières sont les seuls vertiges de la splendeur industrielle du Berry à atteindre le XX^e siècle. Ils s'éteindront respectivement en 1906 et 1908. Des projets de construction d'un haut-fourneau moderne sont élaborés ; les conditions économiques en ont toujours fait repousser la réalisation : ils sont abandonnés au lendemain de la première guerre mondiale. Cette destruction progressive d'une vie industrielle régionale intense peut à juste titre être considérée comme le résultat de l'extension du réseau ferré permettant les échanges lointains ; elle correspond à l'époque où l'exploitation en grand, basée sur des techniques modernes, peut seule assurer le succès. Aucune de ces conditions n'est réalisée dans le Berry ; les sociétés les plus fortes l'abandonnent le jour où il leur a semblé que la région n'offre plus par ses ressources natu-

(7) PERRIER [229].

(8) PASSERAT [224].

(9) Cf. Ire partie, deuxième chapitre, la description de la situation de l'industrie du Berry à la veille du développement du réseau ferré.

relles la possibilité d'un développement rapide et avantageux de la production, capable de permettre la lutte avec les centres naissants.

Des cas semblables peuvent être cités en nombre : la vie industrielle qui anime toutes les vallées importantes et même secondaires de celle de la Dordogne au sud, à celle du Cher au nord, connaissent un assouplissement total ou partiel de leur vie économique ; une adaptation de la production à de nouvelles formes d'activité peut en assurer le maintien ou même le développement.

2° *Adaptation à de nouvelles formes d'activité industrielle.*

L'utilisation systématique des avantages offerts par le réseau ferré peut amener des créations, l'essor rapide de certaines agglomérations. Ces possibilités sont exploitées pour autant que des capitaux se sont trouvés disposés à s'y intéresser. Ils sont investis par des sociétés dont la puissance a d'autres bases géographiques mais qui veulent profiter d'avantages régionaux, ou par des éléments de la bourgeoisie locale lorsqu'elle s'est trouvée en mesure de le faire (10).

a) Métallurgie à Montluçon, Bourges et Vierzon.

Montluçon est, au milieu du xix^e siècle, un des grands centres de la métallurgie primaire en France ; sa prospérité est basée sur l'utilisation des houilles du bassin de Commentry et des minerais du Berry ; la qualité et plus encore la quantité manquaient. L'essor de la sidérurgie lorraine condamne à l'inactivité les hauts-fourneaux de la ville. L'existence d'une bourgeoisie industrielle locale, de sociétés puissantes, notamment des compagnies houillères à Commentry conduit à la recherche d'activités capables d'entretenir vivante l'économie de la cité et du bassin charbonnier qui y a lié son sort. La ville se spécialise dans la production d'aciers spéciaux de haute qualité, de tuyaux ; les fontes traitées viennent de toute la France, et même de Suède. D'autres industries prennent racine ; elles ne le peuvent qu'avec l'appui croissant du chemin de fer (11). L'évolution de la production métallurgique à Montluçon est un exemple, entre d'autres, de villes ayant abandonné la métallurgie primaire. Sheffield et Birmingham avec des conditions qui leur sont propres présentent une adaptation à des productions nouvelles ;

(10) Cette dernière constatation est voisine de celle de P. LÉON [216], relative au maintien des centres de foires : » ... Ainsi la chute de Beaucaire était vraiment le symbole de la transformation du marché économique ambiant. Elle représentait d'abord la victoire du chemin de fer et de la route de terre sur la route d'eau ; elle était aussi le triomphe du grand port maritime sur le port fluvial ; elle signifiait surtout l'écrasement du vieux centre économique temporaire par le centre économique permanent. La foire de Beaucaire se présentait comme parfaitement adaptée à l'Economie ancienne, qui s'appuyait sur la forme d'organisation particulière que représentait la foire. Sans doute cette forme ne disparaîtra pas entièrement, loin de là, du monde contemporain, mais à condition d'être soutenue par une force capitaliste locale, seule susceptible de la sous-tendre et d'assurer sa pérennité et son éclat. Cette condition essentielle manquera à Beaucaire, que ne venait animer aucune aristocratie marchande et bancaire, installée en permanence sur son sol... »

(11) BARAUD [186] signale les nouvelles industries de la ville et met en relief l'utilisation des matières premières amenées par le rail, dont le rôle croît face au déclin du canal de Berry.

leur cas est voisin de celui que nous étudions (12). Toute la métallurgie française du Centre connaît à des degrés divers les difficultés de Montluçon. Bourges aussi voit s'éteindre son dernier haut-fourneau ; il en est de même de plusieurs localités du Berry qui tentent de maintenir une activité qui ne leur convient plus.

Le cas de Vierzon mérite une attention particulière : le développement d'un centre industriel prospère est entièrement dépendant du carrefour ferroviaire qui s'y est constitué. Contrairement à une légende tenace, Bourges n'a pas refusé la ligne de Paris vers le Sud, bien au contraire (13). L'importance du passage de la voie ferrée est justement appréciée et le dépit est grand lorsque le tracé par Vierzon est retenu. L'ouverture de la ligne transversale par la vallée du Cher confirme l'excellence de la position ferroviaire de la ville à la rencontre de deux grandes lignes (14). Les industries peuvent se fixer parce que les matières premières arrivent facilement ; certes, l'existence de forges anciennes, liées à l'utilisation du bois et des minerais locaux prépare un terrain favorable à un développement ultérieur. Cependant il n'y a là rien de plus que dans beaucoup d'autres localités qui ne fixent à la période contemporaine aucune activité industrielle notable. La comparaison des industries actuelles de Bourges et de Vierzon permet d'apprécier l'influence pour la seconde ville de sa position géographique par rapport au réseau ferré. D'un côté des industries militaires implantées artificiellement et dont le maintien et l'activité sont fonction directe de la politique des armements, de l'autre une production diversifiée et toute entière soumise aux possibilités d'échanges.

Les grands établissements industriels berruyers (15) sont la fonderie créée en 1864 et l'arsenal ; plus de douze mille ouvriers y sont utilisés pendant la guerre de 1914 à 1918 ; en période normale ces entreprises emploient de 1.000 à 3.000 ouvriers. Les créations industrielles les plus récentes de la ville sont encore du domaine militaire : en 1930 l'usine d'aviation Henriot s'y installe. La position centrale de la cité par rapport aux frontières explique cette localisation ; mais à l'origine, l'existence d'une métallurgie locale active a certainement contribué à la détermination du choix. L'activité militaire s'est maintenue, même disparu un des mobiles qui a favorisé sa naissance. Une exception au caractère militaire des industries berruyères, l'usine de Mazières, propriété de « Commentry Fourchambault » qui pallie l'insuffisance des ressources locales en matières premières par une technique constamment renouvelée de moulages d'aciers spéciaux (inoxydables, électriques).

(12) A. DEMANGEON a analysé dans le dernier cours qu'il a professé à la Sorbonne (1939-1940) les problèmes de localisation de l'industrie métallurgique britannique et a consacré une attention toute spéciale aux cas de Sheffield et de Birmingham.

(13) Un conseiller général du Cher dans la séance du 9 septembre 1843 de son assemblée déclarait : « ... Bourges est partie intégrante et essentielle de la ligne centrale comprise dans la loi de 1842... » Au cours du débat, des conseillers exprimèrent l'idée que la loi de 1842 serait violée si le chemin du Centre ne passait pas à Bourges et qu'un simple embranchement ne serait pas satisfaisant [99].

(14) CROZET [201] souligne l'influence de la position de la ville par rapport au réseau ferré, pour son développement économique.

(15) Cf., ci-dessous, p. 478-482.

Vierzon offre un éventail d'industries variées : la céramique utilise des matières premières lointaines et cherche des débouchés dans tout le pays et même hors de ses frontières ; l'industrie de la machine agricole, née en 1847, prend une extension considérable ; elle est stimulée vers 1900 par la demande des grands propriétaires de la Champagne ; les départs de main-d'œuvre posent le problème de la réalisation des travaux agricoles et exigent l'utilisation de la machine. Plusieurs grands établissements se développent (Brouhot - Société française de matériel agricole) ; à plusieurs reprises, ils tentent de varier leur production (automobile en 1896 - avion avant 1910), mais ils reviennent toujours à toutes les applications industrielles dans le domaine agricole : moteurs à pétrole - matériel électrique et plus récemment tracteurs et moissonneuses-batteuses. La ville compte en outre quelques petites entreprises travaillant pour l'industrie automobile parisienne (décolletage - matériel électrique - chaudronnerie - roulements à aiguille). Toutes ces activités supposent l'apport de toutes les matières à travailler, les liaisons aisées avec les marchés de vente ou les usines utilisant les produits élaborés ; on conçoit à quel point l'existence d'un nœud ferroviaire est décisif dans le développement de la prospérité de la cité.

Le chemin de fer contribue donc à étouffer certaines formes de la vie industrielle, mais il favorise d'autres types de production dans la mesure où des capitaux peuvent être investis pour en permettre le développement.

b) Naissance de nouvelles industries.

Le chemin de fer permet la naissance d'usines isolées, installées dans une région productrice des matières premières qu'elles emploient. La vallée de la Vézère voit s'ouvrir en 1908 l'usine d'extraits et pâtes de cellulose de Condat-le-Lardin, puis celle de Montignac traitant les bois de noyers. Le charbon vient par voie ferrée (40 tonnes par jour dans la première entreprise), et les bois aussi, apportés de tout le Périgord, et plus loin de l'Auvergne, du Limousin, du Quercy (16). Combien d'exemples semblables pourraient être trouvés, notamment dans l'industrie de la papeterie qui compte maints établissements isolés à travers les Charentes, la Touraine et le Limousin.

Les effets du chemin de fer sont très différents suivant les cas. La concentration qui s'affirme dans les années qui précèdent et suivent la première guerre mondiale met souvent en position difficile les entreprises qui ont adopté de nouvelles activités ou celles qui s'étaient créées grâce aux possibilités nées du rail. Les compagnies ferroviaires agissent alors pour assurer la défense de ces productions. Il y allait de leur intérêt, de la conservation d'une part de leur trafic. C'est ainsi qu'elles sont amenées à créer des tarifs particuliers susceptibles de favoriser certaines régions ou certaines branches de l'industrie. Les aspects de la répartition actuelle de l'industrie française ne sauraient se comprendre sans la connaissance des mesures tarifaires spéciales adoptées depuis une cinquantaine d'années. Toutes les zones industrielles importantes du Centre survivent à la phase de concentration du début du siècle, grâce à la tarification de défense qu'elles ont su obtenir.

(16) LAVAUD [212].

III — TARIFICATION DE DÉFENSE RÉGIONALE D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET MINIÈRES.

1° *Compagnies ferroviaires et entreprises industrielles devant les problèmes de tarification.*

La création d'un tarif pour une compagnie ferroviaire doit être une opération rentable : elle doit aboutir à créer ou stimuler le trafic. Ce n'est pas chose facile car les sacrifices consentis sur le prix de transport ne se répercutent pas sur les prix des produits, ils sont partagés le plus généralement entre les commerçants et il ne faut donc pas espérer un accroissement systématique de la consommation.

« ... Mais si le consommateur ne peut être ainsi touché par des « abaissements de tarifs, il en est autrement des intermédiaires, « auxquels il vient d'être fait allusion et qui ont un intérêt direct « et souvent considérable dans ces abaissements.

« Une réduction de taxe, même minime, multipliée par des tonnages importants passant entre leurs mains, peut aboutir, en « effet, à des profits très intéressants ; ce sont en définitive ces « intermédiaires, c'est-à-dire le commerce, que doivent viser les « combinaisons sur les tarifs de transport des marchandises... » (17).

Ces propos d'un ingénieur en chef des services de l'exploitation de l'Orléans sont précis et laissent entrevoir que le grand commerce, seul susceptible d'alimenter de puissants courants de trafic, mérite qu'on étudie des abaissements de tarif susceptibles de l'avantager (18). Les échanges nécessaires à toutes les grandes activités industrielles sont les premiers à retenir l'attention des dirigeants des réseaux qui attendent souvent un profit indirect des opérations tarifaires ; ils comptent que les accroissements des tonnages de produits finis remis aux chemins de fer compenseront les pertes de recettes enregistrées sur les transports de pondéreux pour lesquels on élabore des tarifications. Les compagnies ferroviaires proposent des aménagements de tarifs à l'homologation ministérielle sous la pression des intérêts industriels et commerciaux ; les grosses entreprises, les Chambres de Commerce en négocient les termes puis déploient leur autorité dans les milieux politiques pour les faire approuver. Dans les premières années qui suivent la guerre de 1914 à 1918, le principe de l'égalité de traitement entre les clients est encore rigoureusement respecté et tout avantage arraché sous la pression des plus puissants groupements industriels régionaux se retrouve pour les autres entreprises. L'adoption d'un tarif inquiète obligatoirement les producteurs d'autres régions, qui essaient à leur tour d'en obtenir un, destiné à annihiler en fait les effets du précédent : ils reçoivent l'appui du réseau qui les dessert pour arriver à leurs fins.

Les usines métallurgiques des villes du Centre, du Périgord au Bourbonnais connaissent vers 1908-1909 des difficultés croissantes : elles

(17) BLOCH [248].

(18) La création de la S.N.C.F. n'a nullement modifié ce point de vue : les mesures tarifaires continuent d'être établies par les services commerciaux sur la base des mêmes principes. Nous analysons plus loin celles qui favorisent les groupements et groupements réceptionnaires sans que les avantages consentis se répercutent sur les prix de vente à la clientèle.

peinent à écouler leur production. Le marché parisien leur est fermé ; les usines du Nord expédient par canaux ou même par voie ferrée, à bas prix, étant donné l'importance de leurs envois. Celui du littoral Atlantique reçoit des produits industriels aisément de l'étranger et même du Nord par la voie maritime (19). Un tarif spécial est adopté en 1910 pour favoriser l'accès des fabrications des usines du Centre aux marchés de Paris et de l'Ouest et permettre aux entreprises de soutenir la concurrence qui risquait de les abattre. Aussitôt, la compagnie de l'Est, soutenant la sidérurgie du territoire qu'elle dessert, demande l'établissement d'un tarif permettant à la production de ces régions de venir concurrencer les usines du Centre dans leur propre zone d'action. Les protestations des Chambres de commerce du Centre et de la Compagnie d'Orléans invoquant, outre leurs intérêts, les nécessités de la défense nationale, font hésiter à sacrifier toute la métallurgie du Centre ; aucune suite n'est donnée aux propositions qui auraient abouti à la destruction de toute une zone industrielle.

En 1918, la situation financière des réseaux les pousse à chercher le relèvement de leurs recettes. Toutes les tarifications préférentielles sont supprimées, avant la ratification des conventions de 1921, qui associent intimement le budget de l'Etat et celui des compagnies, pour le meilleur et pour le pire.

2° *La lutte permanente des industries du Centre et du Centre-Ouest.*

a) Evolution générale de la tarification.

La métallurgie du Centre, favorisée pendant la guerre, voit brusquement son développement compromis : son existence même est en jeu. Mais cette fois elle n'est pas seule menacée ; toutes les zones industrielles de second ordre à l'écart des grands secteurs de la production se sentent solidaires. Les protestations fusent de partout. Les délibérations de la chambre de commerce de Charleville résument avec clarté celles de maints autres organismes analogues :

« ... La tarification qui existait précédemment avait été élaborée
« après de longs tâtonnements et grâce à une expérience mûrie au
« cours de plus de trente années en tenant compte des besoins des
« diverses industries et régions et des usages commerciaux. Elle
« faisait une partie intégrante de notre régime économique et c'est
« dans son cadre en quelque sorte qu'avaient été groupées et orga-
« nisées les forces productives du pays et réalisés l'harmonie et
« l'équilibre économiques indispensables pour la production ra-
« tionnelle.

« Une modification brutale et des relèvements très irréguliers de-
« vaient fatalement rompre une harmonie acquise à grand peine.
« Les liens coordonnant l'activité économique des divers centres
« de production n'existent plus, il en est résulté que des régions
« se débattent dans le vide. Les distances économiques qui sépa-
« raient le fournisseur du fabricant, le fabricant du client, se sont

(19) Le port de Dunkerque expédiait des tonnages importants par cabotage vers tout le littoral français de l'Atlantique.

« trouvées faussées de sorte que pour certaines usines, la production est devenue commercialement impossible et pour d'autres c'est le client qui est inaccessible... » (20).

Les industriels ardennais attendent une partie des matières premières à transformer des grands centres sidérurgiques du Nord et de Lorraine à nouveau toute entière française. Les métallurgistes du Centre ont le même souci et leurs usines sont dans une situation géographique encore plus défavorable par suite de leur éloignement des sources d'approvisionnement en fonte et acier et de leurs difficultés d'approvisionnement en charbon. N'oublions pas que les usages industriels de l'électricité sont encore peu répandus. Devant la vague de mécontentement des industriels des régions lésées, le gouvernement laisse peu à peu s'établir de nouveaux tarifs préférentiels. Dans un même ordre d'idées, il ne respecte pas les clauses des conventions de 1921, prévoyant un relèvement automatique des tarifs pour équilibrer le budget du fond commun des chemins de fer lorsque les recettes s'abaissent au-dessous d'un certain niveau. Ainsi le Trésor est amené à combler un déficit annuellement croissant, au lieu de consentir des avances remboursables (21).

b) L'approvisionnement du Centre en charbon, et l'opposition des intérêts métallurgiques et houillers.

Le trafic charbonnier intéresse les industriels et les dirigeants des houillères qui ont des points de vue très différents ; les premiers souhaitent l'apport sur le marché local des charbons de diverses régions tandis que les seconds cherchent au contraire à s'assurer le monopole d'approvisionnement du Centre et à accroître l'aire de distribution de leurs marchandises.

Les industriels veulent obtenir des charbons à meilleur compte ; le réseau d'Orléans propose l'établissement d'un tarif destiné à favoriser l'arrivée des houilles du Nord ; il voit se dresser contre lui les compagnies houillères du Centre, déjà menacées dans leurs zones traditionnelles de vente ; leurs protestations font échouer le projet ; ces compagnies engagent en outre une action tenace qui leur facilite la recherche de nouveaux débouchés.

Au lendemain de la première guerre mondiale, un grand effort est entrepris pour limiter la pénétration des houilles anglaises en France. Dès 1922, une réduction de 8,50 F à 18 F par tonne suivant la distance est consentie à tout transport d'une mine française à une gare située à l'ouest d'une ligne Dreux - Vendôme - Angoulême - Marmande - Bagnères-de-Bigorre. Lors des grandes grèves anglaises, les milieux industriels français espèrent empêcher la reprise des anciennes liaisons commerciales ; ils obtiennent à la fin de 1926 l'adoption d'un tarif intéressant au premier chef toutes les petites houillères du Massif Central : une réduction de 15 % par tonne est prévue pour tout transport d'une mine desservie par les réseaux de l'Orléans et du P.L.M. à la zone littorale atlantique déjà définie, au sud du parallèle des Sables d'Olonne ; au

(20) Cité par BLOCH [248], p. 20-21.

(21) Les recettes du chemin de fer proviennent en 1921 pour 75 % du transport des marchandises, (85 % étant représentés par les transports en petite vitesse au premier rang desquels figuraient la houille, les minerais, les produits manufacturés).

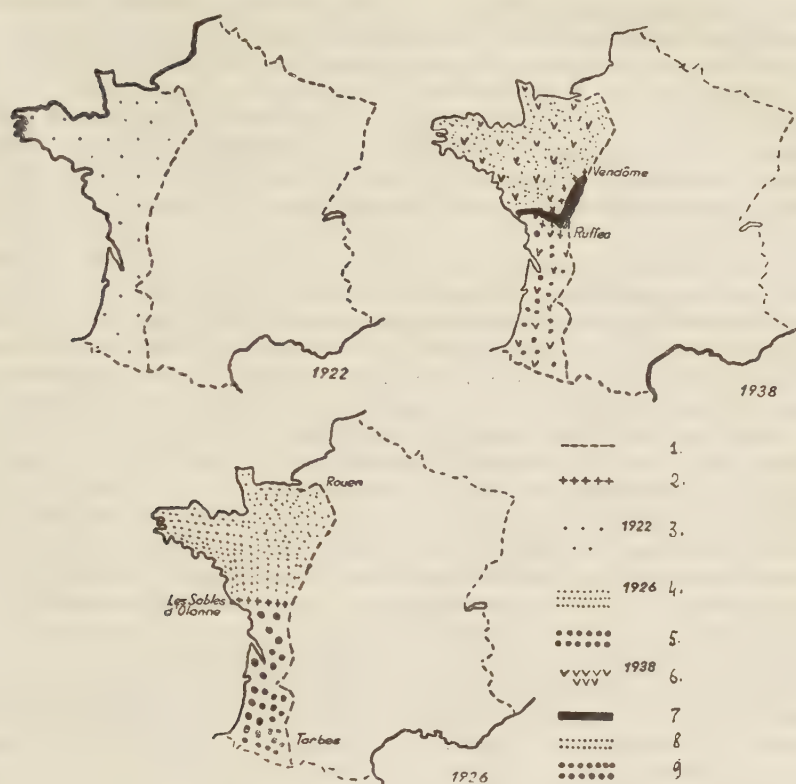


Fig. 25. Organisation du marché français de la houille : tarification et lutte contre la concurrence étrangère

1. Limite de la zone littorale avantagée par les mesures tarifaires (Honfleur, Rouen, Vendôme, Angoulême, Marmande, Condom, Bagnères-de-Bigorre).
2. Limite des zones réservées aux divers bassins houillers.

- 1922 3. Tarification spéciale pour les expéditions de tous les bassins houillers français à destination de toutes les gares de la zone littorale.
- 1926 4. Tarification spéciale pour les expéditions des bassins houillers du Nord, du Pas-de-Calais et de la Lorraine à destination du Nord de la zone littorale.
5. Tarification spéciale pour les expéditions des bassins houillers du Centre et du Midi à destination du Sud de la zone littorale.
- 1938 6. Tarification spéciale pour les expéditions de tous les bassins houillers français à destination de toutes les gares de la zone littorale.
7. Avantages tarifaires supplémentaires consentis pour ce secteur au départ de tous les bassins houillers français.
8. Avantages tarifaires supplémentaires consentis pour ce secteur au départ des bassins houillers du Nord, du Pas-de-Calais et de Lorraine.
9. Avantages tarifaires supplémentaires consentis pour ce secteur au départ des bassins houillers du Centre et du Midi.

Nord, les charbons de la Moselle et du bassin septentrionnal bénéficient seuls d'une réduction. Ainsi, les mines du Massif Central se voient attribuer une zone de vente qui leur est propre et dans laquelle elles n'ont à compter qu'avec la concurrence étrangère (fig. 25). Ce tarif est un élément important dans le maintien en exploitation des houillères du Centre. Il contribue à réduire la part des importations dans la consommation charbonnière nationale (22). Ces bassins assurent une base d'approvisionnement local qui s'avère très nécessaire à l'équilibre des industries régionales.

Si ces décisions satisfont les intérêts des houillères, elles ne résolvent pas les problèmes d'approvisionnement charbonnier des usines. D'autres tarifs spéciaux sont prévus pour répondre à ces besoins : une réduction de 20 % en 1922, portée à 35 % en 1923 est consentie à tous transports de houille et coke d'une mine à une usine sous condition que l'une et l'autre soient desservies par les chemins de fer de l'Etat, de l'Orléans ou du P.L.M. Mines et entreprises métallurgiques d'un vaste secteur sont ainsi solidairement avantagées. On voit que les grandes zones de production sont exclues de la mesure. Les compagnies des houillères du Nord se dressent avec force contre cette tarification ; elles reçoivent l'appui des plus grosses entreprises industrielles du Centre, qui attendent de l'arrivée des houilles du Nord une baisse sur le prix des combustibles. Dans ces conditions, un nouveau tarif est homologué, il menace la vie des houillères du Centre qui risquent de perdre tous leurs plus importants clients : des avantages spéciaux sont en effet consentis aux transports par rame de 240 tonnes, des mines du Nord, Pas-de-Calais et Moselle vers les usines métallurgiques des trois réseaux de l'Orléans, de l'Etat et du P.L.M. La condition de tonnage imposée implique que seules de très grandes usines peuvent être bénéficiaires de cette mesure.

La tarification apparaît comme un facteur de la répartition des activités régionales ; à ce titre elle a une grande importance géographique. Les mesures tarifaires sont un des moyens dont on dispose pour orienter les courants d'échange ; elles se suivent : l'une apparaissant comme un correctif aux avantages créés par la précédente. Leur analyse permet de souligner les oppositions d'intérêts en jeu soit dans un cadre régional, soit à l'échelle du pays entier ; elle permet aussi de saisir les conceptions économiques du moment ; au lendemain de la première guerre mondiale, la bourgeoisie française veut utiliser au maximum toutes les possibilités économiques du pays ; cela transparait nettement dans la défense systématiquement organisée de la métallurgie et des houillères du Centre ; même si certaines satisfactions sont accordées aux volontés des entreprises capitalistes les plus fortes du Nord et de l'Est, c'est bien encore la recherche du maintien d'un équilibre industriel régional qui ressort de l'étude des tarifications préférentielles.

(22) En 1938, la part des charbons importés par mer reste malgré tout élevée dans la consommation du littoral atlantique : Charente-Maritime 91 %, Landes 89 %, Loire-Inférieure 88 %, Morbihan 87 %, Basses-Pyrénées 85 %, Gironde 58 %, Vendée 57 %. D'après D. WOLKOWITSCH [235].

IV — UNE NOUVELLE PHASE DE LA POLITIQUE TARIFAIRE : SES EFFETS SUR L'ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL ACTUEL.

Une évolution caractéristique se produit depuis la fin de la seconde guerre mondiale ; elle tend au nom de la productivité à condamner un grand nombre d'entreprises à l'inactivité ; elle tend encore à créer un marché européen, sans tenir compte des conditions de la production nationale dans chacun des Etats qui participent à la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier : la première proposition apparaissant comme une conséquence naturelle de la seconde. Cette double politique lèse de multiples intérêts : ceux des industriels de la métallurgie du Centre et Centre-Ouest exploitant des entreprises indépendantes des grandes concentrations financières dont les forces de production sont avant tout rassemblées dans la Lorraine et le Nord, ceux des ouvriers travaillant dans les mines et les entreprises menacées de fermeture, ceux enfin des commerçants des centres où l'activité industrielle se réduit. Plusieurs points d'extraction minière cessent leur production. A Saint-Amand-Montrond, une usine d'entretien de matériel ferroviaire ferme ses portes. Les aménagements internes d'entreprises conduisent à envisager des licenciements massifs : M. Le Naire écrit à propos de l'usine de fer blanc de Basse-Indre :

« ... On évalue à 1.500 environ (près de la moitié du personnel) « le nombre d'ouvriers qui risquent d'être licenciés. Or, ceux-ci « ne trouveront pas à se réemployer dans les autres entreprises de « ce secteur de la basse Loire qui ont, elles aussi, tendance à ré- « duire leur personnel... » (23).

La tarification enregistre ces contradictions d'intérêts ; elle répond dans ses lignes générales aux vues officielles, elle présente dans le détail certaines concessions aux nécessités du maintien de l'activité économique régionale, mais sans que ces avantages se comparent en efficacité à ceux qui ont existé dans la période antérieure.

1° *La houille.*

La tarification nouvelle limite la protection du marché des houillères du Centre aux expéditions par trains complets de produits de qualité médiocre vers les centrales thermiques de la région parisienne. L'arsenal compliqué des mesures d'avant-guerre, leur réservant une zone littorale disparaît ; au contraire, la concurrence des charbons du Nord et de la Lorraine est facilitée, mais cette mesure déborde le cadre national et, en fait, l'ensemble des charbons et cokes des pays de la C.E.C.A. bénéficie d'une réduction de 18 % pour leur acheminement vers les usines métallurgiques du Centre.

Le traité instituant la Communauté européenne stipule que tous les tarifs discriminatoires doivent être supprimés ; des experts se réunissent à Luxembourg pour indiquer aux réseaux nationaux les modifications tarifaires à exécuter. C'est dans ces conditions qu'un tarif créé

(23) M. M. LE NAIRE [215].

en 1925 pour aider les industries porcelainières du Limousin et du Berry est modifié ; il permettait un apport de charbon à prix avantageux et garantissait un débouché aux mines de l'Aquitaine, qui ravitaillaient le Limousin et à celles de Blanzey, qui alimentaient le Berry ; désormais le tarif est applicable à tout envoi au départ d'une gare desservant une mine d'un pays de la C.E.C.A. (24). Les conditions d'application du tarif diffèrent dans le Berry et dans le Limousin : les envois vers le Limousin sont payés au tarif réduit, ceux destinés au Berry au tarif normal ; une détaxe est accordée ultérieurement, seulement si le destinataire ou un groupe de destinataires reconnu par la S.N.C.F. reçoit 10.000 tonnes par an. Cette clause a été introduite à la demande de la Chambre syndicale des porcelainiers du Berry pour imposer le groupement aux fabricants ; cet organisme reçoit l'argent et l'utilise pour la publicité. On saisit ainsi comment le chemin de fer peut intervenir directement dans l'organisation économique régionale.

La clientèle traditionnelle des mines du Centre leur est disputée puisqu'on facilite la concurrence étrangère : dans des délais plus ou moins longs, plusieurs d'entre elles sont condamnées. Les mesures prises pour le transport de la houille, défavorables aux houillères, sont intéressantes pour l'industrie dans la mesure où elles permettent l'apport à meilleur prix de qualités très diverses de charbon.

2° *La production industrielle.*

La tarification traditionnelle de défense des industries du Centre supposait qu'une action soit menée pour l'obtenir. Les compagnies de chemins de fer avaient l'habitude juste, de lier leur prospérité à celle des régions traversées et appuyaient les demandes présentées par les industriels. L'administration de la S.N.C.F. n'a certes pas oublié totalement ces notions, mais elle n'est que l'exécutante des ordres du Gouvernement (25) ; elle applique une politique tarifaire conforme aux directives économiques du moment. Par ailleurs, l'unité du réseau national lui assure le contrôle de la circulation ferroviaire de l'ensemble du pays et la conduit à favoriser le groupement des trafics puissants sur quel-

(24) Le tarif s'applique pour les expéditions des mines françaises au départ de la gare qui les dessert, pour celles des mines étrangères au départ du point frontière ; des conventions tarifaires entre administrations ferroviaires des Etats règlent les conditions de la circulation sur le reste du parcours.

(25) Il est parfois discuté de la liberté d'initiative, en matière tarifaire, de la S.N.C.F. à l'égard des pouvoirs publics ; le jeu de l'homologation ministérielle et les propositions de tarifs, faites sur indication des gouvernements montrent une dépendance étroite de l'administration ferroviaire. Des tarifs n'offrant pour le chemin de fer aucune contre-partie d'intérêt commercial peuvent lui être imposés : tarif de banlieue des voyageurs, tarifs d'aide à des produits agricoles, tarifs d'ordre militaire tel celui qui fut appliqué du 15 mars au 30 juin 1954 au transport des cailloux et sables par rame de 100 tonnes entre Châteauneuf-sur-Cher et l'aérodrome de Châteauroux (Tarif 11 - chapitre 8 - § II). Ces divers exemples montrent que l'Etat impose tous les tarifs lui paraissant à un moment nécessaire. Toute la tarification est orientée en fonction de la politique économique générale. Les vœux régionaux trouvent souvent moins d'écho que par le passé, sauf s'ils s'insèrent dans les lignes directrices de la nouvelle distribution des forces productives, témoin les efforts faits pour satisfaire les demandes de la sidérurgie de la Lorraine et du Nord.

ques itinéraires et à n'en pas souhaiter la dispersion pour des raisons d'entretien et de prix de revient.

Les usines du Centre et du Centre-Ouest dépendent pour beaucoup, surtout dans la métallurgie, de sociétés ayant plusieurs secteurs géographiques d'exploitation ; la défense de ces entreprises est conduite sans énergie ou même abandonnée, si une redistribution des tâches des usines dans le cadre national supprime une partie de la production dans celles du Centre ; les demandes de maintien en activité émanent surtout des syndicats, municipalités et groupements de commerçants qui ne bénéficient pas d'une audience équivalente à celle qui est réservée aux milieux industriels.

a) La métallurgie lourde.

La métallurgie lourde, représentée par le haut-fourneau de Montluçon, se trouve dans une situation difficile pour ses approvisionnements en minerais. Les envois de Lorraine s'effectuaient dans le cadre d'un tarif propre à tous les établissements français et dont la faiblesse était compensée par les hauts prix imposés aux produits d'exportation (30 % en plus). Cette discrimination disparaît le 10 février 1953 devant les représentations des experts de la C.E.C.A. Pour compenser les pertes de recettes subies, la S.N.C.F. élève le nouveau tarif par rapport à l'ancien de 2,5 à 5 % suivant la distance. Les métallurgies belges, luxembourgeoises et allemandes bénéficient donc d'une réduction de 25 % pour leur approvisionnement, les gares frontières étant proches des mines ; la sidérurgie lorraine se voit imposer une augmentation de 5 % et Montluçon, déjà gêné par la distance, de 2,5 %. Les expéditions de minerais du Berry, de l'Anjou et des Pyrénées, et celles de minerais importés d'Afrique du Nord, destinées à Montluçon et Chasse bénéficiaient de la tarification la plus basse pour le transport des minerais à titre d'aide à la métallurgie du Centre ; un accroissement de 5 % des prix de transport a été imposé dans les mêmes conditions que pour les minerais lorrains. Le tarif propre aux scories ferreuses provenant des anciens crassiers dont le trafic s'élève à 3.000 tonnes par mois au départ de Menetou-Salon et Saint-Martin-Saint-Georges, est étendu à toutes les gares de la S.N.C.F., donc aux gares frontières et tous les pays de la C.E.C.A. en bénéficient ; de fait, l'Allemagne, la Belgique et l'Italie absorbent une grande partie des expéditions.

La seule aide apportée à la métallurgie lourde du Centre consiste en une tarification destinée en fait à favoriser le fonctionnement même d'une entreprise, elle vise les acheminements d'acier, fonte et fer brut en lingots et leurs déchets entre les usines de Montluçon et celles de Commentry (26).

Il apparaît en définitive qu'aucune défense de la sidérurgie lourde n'est organisée dans le Centre et le Centre-Ouest. La situation est différente pour la métallurgie de transformation comme pour d'autres branches de l'activité industrielle pour lesquelles la France reste maîtresse de sa politique tarifaire.

(26) Le trafic porte sur les déchets entre Commentry et Montluçon, les aciers et fontes entre Montluçon et Commentry.

b) Métallurgie différenciée et autres industries.

Une population nombreuse tire ses moyens d'existence du travail dans des entreprises variées réparties à travers tout le Centre et le Centre-Ouest ; la présence d'une ou deux usines conditionne la vie d'une multitude d'agglomérations. L'approvisionnement en matières premières, si important soit-il, n'exige pas des transports si massifs que pour la métallurgie lourde. Les facilités accordées à la concurrence étrangère pour le transport de la fonte et de l'acier dans le cadre de la C.E.C.A. ne gênent pas ici les usines de transformation qui achètent la matière première : les établissements des pays de la Communauté et ceux du Nord et de la Lorraine (27) expédient aux mêmes conditions le fil machine en couronne, vers les tréfileries de Vierzon, les demi-produits métallurgiques vers de nombreuses usines du Centre et du Centre-Ouest. Dans la mesure où ces dernières ne sont qu'un élément au sein d'un puissant organisme industriel, la tendance est d'en restreindre l'activité et éventuellement de développer l'industrie de transformation au cœur même des centres de métallurgie lourde : en évitant des transports longs, on compte abaisser les prix de revient, et faciliter la lutte contre la concurrence étrangère au besoin, au prix de l'abandon d'équipements et d'entreprises pleinement capables de produire.

Les foyers industriels maintenus disposent de quelques conditions tarifaires favorables (28). Les usines de Rosières peuvent se servir du tarif 14 (paragraphe 4 du chapitre 3) qui permet des réductions pour les expéditions d'appareils de chauffage ou de cuisine de la gare desservant la fabrique à celles où l'usine a des dépôts ou de grands clients : un engagement de fidélité de douze mois doit être souscrit par l'expéditeur (fig. 26). Les usines d'engrais situées en dehors des zones littorales sont désavantagées pour leur approvisionnement en matières premières : pour pallier cet inconvénient, des prix spéciaux très réduits sont prévus pour l'acheminement des pyrites, des engrais bruts et phosphates de chaux naturels en vrac, en provenance des ports de mer à destination des usines de l'intérieur : celle de Montluçon maintient son activité grâce à ces conditions tarifaires.

La production des carrières est favorisée dans tout le Massif-Central septentrional par l'adoption de tarifs très bas pour l'acheminement des produits de faible valeur dont l'utilisation locale reste limitée. D'importantes expéditions au départ des carrières de Pagnac ne sont possibles que grâce au prix de transport très faible qui est consenti : l'exemple est caractéristique du tarif créé sur la demande d'un industriel (tarif 11 chapitre 3, paragraphe 3). Pagnac expédie vers les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. Le tarif prévoit une réduction progressive avec le tonnage (de 20.000 à 300.000 tonnes) pour tout envoi à un destinataire ou un groupement recevant la marchandise dans des gares situées, soit dans un département, soit dans les cinq précédents, considérés comme un

(27) La concurrence intervient ici au niveau de la production des produits lourds et semi-finis entre les entreprises françaises et étrangères.

(28) Un exemple typique de tarif d'aide à une industrie est fourni par les mesures prévues en faveur des envois de peaux brutes de moutons et de chèvres de Bordeaux et La Rochelle à Mazamet, Laboutarié, Labruguière, Lavour... (Tarif 9 - chapitre 11, § 1).

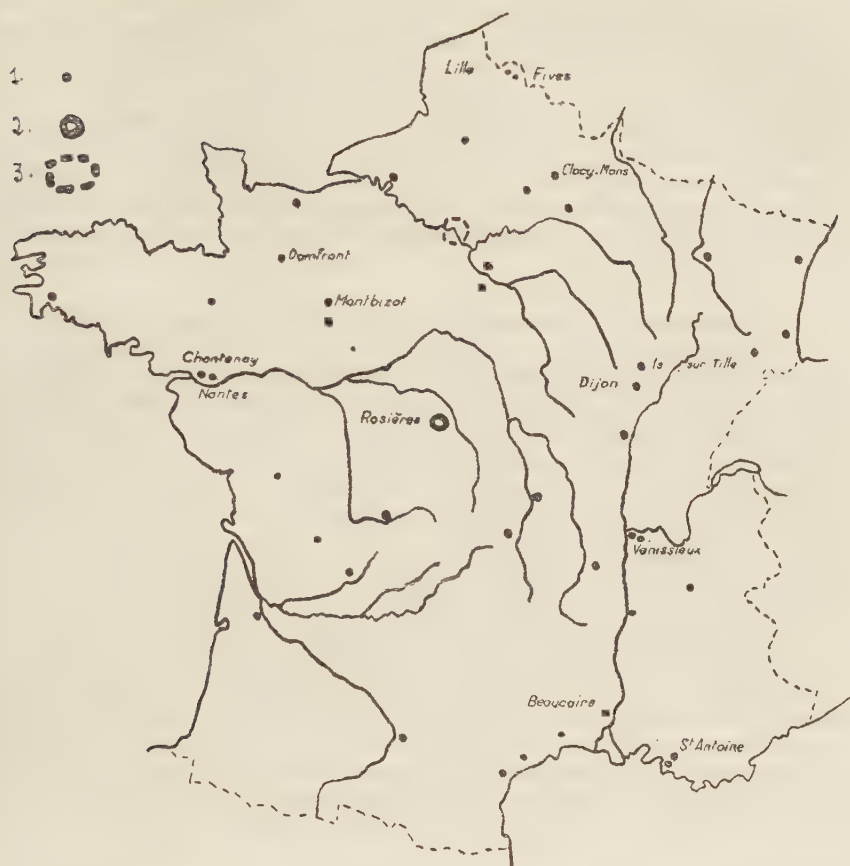


Fig.26.-Exemple de tarification spéciale : les expéditions d'appareils de chauffage ou départ des usines de Rosières

Les tarifs spéciaux favorisent les relations entre l'usine productrice et les dépôts régionaux de distribution d'une part, entre l'usine productrice et les magasins des négociants d'agglomérations importantes et de ports d'autre part.

1. Localités pour lesquelles sont consentis les avantages des tarifications spéciales.
2. Usine productrice.
3. Périmètre de la Grande Ceinture à l'intérieur duquel toutes les gares reçoivent la marchandise aux conditions tarifaires avantageuses.

seul, qui sont justement ceux avec lesquels la carrière a des relations commerciales. En outre, si l'expéditeur dispose d'un embranchement particulier et s'il fait des envois groupés, d'accord avec la S.N.C.F. dix jours d'avance, une réduction supplémentaire de 4,2 % pour 500 tonnes à 8 % pour 760 tonnes et plus, lui est octroyée ; si l'expéditeur renouvelle régulièrement de tels envois, il bénéficie d'une remise supplémentaire de 2 à 4 % suivant leur nombre par mois, taux majoré d'autant d'unités que le département destinataire ou le groupement auront reçu l'année précédente de tranches entières de 50.000 tonnes, sans pour autant dépas-

ser 7 %. On voit comment une cascade de conditions très spéciales réserve à un expéditeur les avantages d'un tarif et multiplie pour lui les réductions (29). Les usines de papiers et cartons de la Dordogne et de la Gironde disposent d'un tarif spécial pour l'apport des bois de trituration et défilage amenés d'un rayon de 250 kilomètres.

Les conserveries et confitureries, grosses productrices, bénéficient aussi de l'appui des chemins de fer : sous réserve qu'elles souscrivent un engagement de fidélité de douze mois, il leur est consenti des réductions de 6 % de 1.000 à 10.000 tonnes à 25 % pour les tonnages supérieurs à 30.000 tonnes.

Les conditions de transport pèsent sur le développement industriel d'une région, mais elles ne sont pas seules à intervenir pour déterminer les conditions financières de la production. La tarification encourage ou non l'activité d'une entreprise, mais l'analyse d'une mesure isolée n'a pas de signification ; elle s'insère dans un contexte économique plus large et tels avantages consentis ici sous la pression d'intérêts locaux, ne sont parfois que des correctifs insignifiants à ceux beaucoup plus importants qui peuvent être accordés ailleurs. Tel est bien le cas actuellement ; si certains trafics comme ceux nés de l'extraction à Pagnac doivent leur existence à la S.N.C.F., la vie des industries du Centre et du Centre-Ouest notamment dans certains secteurs métallurgiques se trouvent en position précaire, malgré les conditions particulières prévues, car les grandes zones productrices bénéficient d'une aide infiniment plus forte. Nous assistons à un renversement partiel de la politique tarifaire qui, ajouté à toutes les autres considérations économiques intervenant dans la localisation industrielle, tend à accroître l'opposition entre les régions françaises ; ce n'est pas que l'équipement existant soit partout vétuste et mérite l'abandon, mais c'est que son exploitation est d'un moindre intérêt pour les éléments dirigeants de la finance et de l'industrie.

V — LE CHEMIN DE FER ET LES TRANSFORMATIONS AGRICOLES (30).

Les transformations de l'industrie ne peuvent rester sans répercussion sur l'agriculture dont le retard s'accroît ; nous avons noté la signification économique qu'il convient de donner au plan Freycinet dont l'exécution aboutit à accélérer l'évolution de la paysannerie. Les vieilles conceptions d'un milieu rural propre à assurer tous les éléments nécessaires à la vie sont encore profondément enracinées à la fin du XIX^e siècle. Des difficultés matérielles s'opposent à l'amélioration rapide des conditions de la production agricole ; elles sont doublées d'une méconnaissance des possibilités qui s'ouvrent à l'agriculture spéculative. N'oublions pas que l'instruction obligatoire est alors un fait tout récent, et

(29) On s'en rend mieux compte en notant que les minima exigés pour l'application des réductions varient suivant les années, en fait en fonction de la production de Pagnac : ainsi l'application de la réduction la plus forte n'exigeait que 200.000 tonnes pour 1950-1951 et 250.000 pour 1952 contre 300.000 actuellement.

(30) [238] - [239] et Bloch [249].

que le paysannat vit très à l'écart du monde nouveau. L'ouverture des gares s'accompagne d'une intensification de l'activité commerciale qui reste limitée dans les premières années ; au début, dans bien des secteurs, l'arrivée des marchandises l'emporte sur les départs. Des produits d'origine industrielle s'offrent, qui sont achetés dans la mesure du possible. Suivant les régions et suivant la demande qui est le fait des négociants, une denrée, puis une autre passent du stade de la production familiale au stade de la production commercialisée. Les chemins de fer agissent avec force sur cette évolution ; ils ne se sont pas contentés d'être, ils ont tenu un rôle actif.

1° *Le service commercial et l'agriculture.*

La compagnie d'Orléans est la première, en 1903, à créer un service commercial. Mal partagée au point de vue des grandes concentrations industrielles, elle cherche à développer ses trafics agricoles. Les résultats qu'elle obtient se sont traduits par un accroissement rapide du tonnage des denrées, en même temps que par une amélioration des produits (31). Le but de la compagnie est d'organiser des transports avantageux, il faut pour cela obtenir des producteurs d'une région déterminée, une uniformisation relative des cultures commercialisables ; il faut à certaines saisons qu'un nombre à peu près régulier de wagons d'une denrée soient fournis chaque jour ou chaque semaine dans une gare donnée ; rares sont les cultivateurs capables de garnir un wagon et il n'existe pas de plus petite unité de chargement ; l'activité des services commerciaux revêt les formes les plus diverses. Le but est d'orienter la production agricole dans un cadre régional vers des cultures destinées au marché, choisies en fonction des activités déjà existantes : le rôle du chemin de fer est d'en limiter le nombre en amplifiant pour chacune suivant les lieux, l'importance de la production.

a) Action intérieure au réseau.

Les services commerciaux font adopter les améliorations techniques et commerciales sans lesquelles leur action serait vaine. Une fois ces conditions créées, ils entreprennent une campagne systématique d'organisation de la production et de recherche des débouchés.

Le transport des denrées est perfectionné ; des horaires sont conçus pour assurer un acheminement rapide ; les délais légaux étaient déjà très réduits en France (32). Autrement dit, la responsabilité financière des compagnies est engagée au bout de quelques heures s'il y a perte de marchandises. Cette clause fait beaucoup pour assurer la progression du trafic. La régularité des circulations favorise la livraison des produits très frais ; le ramassage s'effectue à heures fixes, et permet un apport dans les centres urbains pour une vente aussi rapide que possible. Une propagande intense est faite pour l'utilisation d'emballages satisfaisants. Le transport lui-même est évidemment l'élément sur lequel

(31) Le tonnage des denrées pour le réseau entier est passé de 251.280 tonnes en 1905 à 354.800 tonnes en 1911 ; 533.000 tonnes en 1922 et 629.000 tonnes en 1927.

(32) Les délais légaux en France étaient cinq fois plus réduits qu'en Italie, six fois plus réduits qu'en Allemagne (1904).

l'action est la plus facile ; mais l'augmentation de la production et son orientation vers la commercialisation des produits sont plus délicates. Ici il ne suffit plus d'élaborer des textes et de les faire appliquer ; il faut convaincre et aussi faciliter la réalisation des transformations souhaitées.

b) Action extérieure : campagne pour la modification des méthodes de production.

Les services commerciaux se sont montrés ingénieux : des cours sont organisés ; ici, on enseigne l'art de gaver les volailles, là, celui de conserver les raisins de table ; ailleurs des démonstrations de greffages sont présentées. Les expositions ambulantes sont fréquentes : matériel de basse-cour, ruches sont montrés dans des wagons qui font de longues haltes dans les gares rurales ; des articles dans la presse invitent à la visite et font ressortir les possibilités régionales de la production.

Des congrès sont organisés ; à côté des représentants du chemin de fer et des sociétés d'agriculture, on rencontre des industriels, des négociants, susceptibles d'acheter les produits, tous ceux qui peuvent tirer profit des transformations agricoles encouragées : les principales manifestations sont les congrès de la châtaigne tenus à Périgueux et Tulle, des cultures maraîchères à Nantes, du raisin de table à Agen, de l'arboriculture fruitière à Tours, de la noix à Périgueux, des étangs, des plantes médicinales à Bourges et Angers, de l'ensilage et du fourrage. On y vient d'autant plus facilement de loin que la compagnie distribue à l'occasion largement les permis de première classe.

De nombreuses missions sont constituées : elles vont étudier sur place une activité qu'on pense pouvoir encourager dans une autre région : les propriétaires d'étangs du Limousin et de la Sologne sont conviés à un voyage en Bavière et en Alsace. Les éleveurs du Centre conservent des races locales dont les rendements en viande et en lait sont médiocres ; des voyages en Normandie, en Suisse et en Hollande sont organisés pour les convaincre de transformer leurs méthodes de travail par la sélection du bétail ; on les invite encore dans le Poitou où on leur montre le rôle des beurrieres coopératives. Les maraîchers sont conduits dans la banlieue parisienne et en Hollande dont les cultures méritent d'être prises en exemple. Ces missions exercent une certaine influence mais elles ne touchent trop souvent qu'une fraction d'exploitants importants, dont les contacts avec la masse paysanne sont restreints : leur exemple, lorsqu'ils procèdent à des transformations, peut être suivi, mais après une longue période d'observation, qui assure les imitateurs des succès de l'entreprise. Cette lenteur ne fait l'affaire ni du chemin de fer, ni de l'industrie à la recherche de satisfactions immédiates : le premier es-compte un accroissement de trafic ; la seconde attend de l'augmentation du pouvoir d'achat des paysans un élargissement de ses ventes. Aussi le réseau mène-t-il sa campagne avec persévérance : distribuant aux uns des boutures, des plantes, des graines, offrant aux autres l'utilisation gratuite d'un wagon équipé pour le triage mécanique des semences de céréales, créant une pépinière modèle.

c) Action extérieure : campagne pour l'organisation du marché.

Cette activité inlassable pour stimuler la production s'accompagne d'une recherche systématique de débouchés nouveaux : dans cet esprit l'action des services commerciaux s'exerce dans plusieurs directions ; elle provoque la naissance d'organismes commerciaux dans les lieux de production, elle favorise les prises de contact direct entre négociants des régions de production et des régions de consommation pour l'établissement de courants d'échanges. La dispersion des producteurs ruraux gêne le chemin de fer. Aussi au cours des missions éducatives, toutes les formes d'associations rurales sont vivement conseillées aux participants. Ces propriétaires sont tout disposés à créer des groupements ; ils renforceraient ainsi leur influence sur les exploitants voisins ; ils ajouteraient aux bénéfices ruraux ceux d'une entreprise commerciale puisqu'ils deviendraient les intermédiaires obligés entre paysans et compagnies ferroviaires ; c'est eux qui se chargeraient de rassembler la contenance d'un wagon. Quelques-uns, retour de mission, constituent des organismes : syndicats de propriétaires d'étangs tant en Limousin qu'en Sologne ; société de ramassage des dindons dont l'activité s'étend de la Sologne au Bourbonnais, coopératives agricoles aux tâches diverses, abattoirs régionaux. En même temps, on met à la disposition de ces groupements une organisation qui leur permet d'exercer leur activité : circuits réguliers de ramassage de viande abattue par wagons frigorifiques, vastes installations de froid à Ivry. L'évolution récente du commerce des denrées ne fait que perfectionner ces méthodes.

Il faut faire connaître les produits agricoles offerts au client. Les congrès dont nous avons parlé permettent en partie cette propagande quoique leur premier rôle soit le développement de la production. Les expositions sont l'occasion pour la compagnie de solliciter des produits à présenter, des agriculteurs du Berry au Périgord, des Charentes au Limousin : des manifestations sont organisées à Bruxelles en 1910, Turin en 1911, Londres en 1912, Gand en 1913, Düsseldorf en 1914 ; le grand public lui-même est touché. L'établissement de sérieuses relations commerciales exige d'autres contacts : les missions vont y répondre. Elles consistent en visites sur les lieux de production : les grands sommeliers de France viennent reconnaître les qualités des vins de Touraine ; des missions anglaises en 1923 et belges en 1925 viennent sur place étudier les qualités et les possibilités d'achat dans le vignoble tourangeau et dans les zones productrices de fruits et de primeurs du Val de Loire et du Bassin de Brive. Mais elles conduisent aussi des Français, négociants et représentants du service commercial, à l'étranger ; l'appui des groupements agricoles facilite la présentation de produits : entre 1905 et 1914, Londres, Edimbourg, toute une série de villes anglaises, la Belgique, la Hollande et la Rhénanie sont prospectées.

Les efforts pour la prospection des marchés ne se relâchent jamais ; en même temps des études sont entreprises pour assurer les meilleures conditions de circulation des produits : les progrès dans le domaine du froid sont connus, d'autres sont réalisés par l'emploi de types définis d'emballages. Un congrès s'est réuni en 1946 à Clermont-Ferrand sous l'impulsion de la S.N.C.F. avec l'appui de l'Association française

de normalisation. Le but est de placer les denrées dans des conditions d'aération et de stabilité parfaites et de permettre la meilleure utilisation de la capacité des wagons, d'assurer un étiquetage et un comptage aisés. Un laboratoire de l'emballage est créé où la S.N.C.F. agit aux côtés des techniciens des industries intéressées. Pour favoriser l'emploi de ce type d'expéditions, un tarif a été homologué le 15 janvier 1950 qui assure une réduction de 5 % par rapport à la tarification normale ; groupements et négociants en sont les bénéficiaires.

La politique tarifaire aussi permet d'aider le développement agricole ; cet appui est moins spectaculaire que l'impulsion énergétique et directe du service commercial mais ses résultats ne sont pas moins efficaces.

2° La tarification et l'évolution des zones rurales.

La structure de l'économie rurale est telle, qu'il n'existe pas à la fin du siècle précédent, ni même au début du nôtre, d'organisation capable d'exercer une influence analogue à celle des milieux industriels. Il n'y a donc pas de demande de tarification spéciale adressée au chemin de fer. La compagnie étudie le marché et établit ses tarifs en conséquence, provoquant la naissance ou le détournement d'un courant commercial ; elle ne risque pas de voir d'autres groupements se dresser contre ses décisions. Alors que la tarification industrielle est provoquée, souhaitée par les intéressés, et bien souvent discutée avec les principaux d'entre eux avant la proposition d'homologation, les dispositions relatives aux produits agricoles sont délibérément décidées et mises sur pied par les organismes ferroviaires, qui jouent ici le rôle décisif. L'efficacité de la mesure dépend de la seule justesse de leur appréciation, alors que pour les produits industriels bien des tarifs sont étudiés et établis à l'occasion de marchés qui déterminent des courants commerciaux prévisibles.

a) Ouverture de nouveaux marchés de vente.

Les grains du Berry et du Poitou ne trouvent plus à s'écouler sur le marché parisien dans les années voisines de 1890 ; les blés étrangers apportés par la Seine les en avaient chassés. Leur aire de distribution vers le Sud se limite aux contreforts du Massif Central. Les commerçants ne cherchent pas de nouveaux débouchés ; ils sont décidés à ne pas abandonner :

« ... Pour les nouveaux débouchés lointains qu'on voulait leur ouvrir, les marchés qu'eux et avant eux leurs pères avaient pratiqués de temps immémorial... » (33).

Cette timidité ne semble pas propre aux marchands de grains, elle traduit bien le manque d'esprit d'entreprise que R. Bloch dénonce dans son livre :

(33) BLOCH [248], p. 32. Nous avons indiqué chapitre II que le Berry et le Poitou tenaient une place réduite dans le ravitaillement en grains de Paris avant la construction ferroviaire ; contrairement aux appréciations données ici, nous pensons que le débouché parisien n'a commencé à tenir un rôle dans les expéditions de ces régions que dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

« ... On ne peut évidemment tabler avec sécurité sur l'excitation « qui leur viendrait de l'augmentation de leurs bénéfices, sur un « surcroît d'activité et de démarches de leur part pour étendre la « consommation du produit en vue... » (34).

Il n'est pas étonnant dans ces conditions que des réactions défavorables suivent la mise en vigueur des tarifs nouveaux ; une Chambre de commerce du Centre adresse une plainte officielle au ministre pour tentative de détournement de courants commerciaux ! En effet les marchés du Sud-Ouest et de Toulouse sont brusquement ouverts à la production du Centre ; ici la lutte contre les grains importés par Marseille et Bordeaux est possible. L'intense propagande du réseau réussit à imposer les nouveaux marchés ; les difficultés d'écoulement des grains disparaissent et des moulins reprennent leur activité ; les blés français supplantent les blés étrangers dans un vaste territoire (35).

b) Engrais et amendements.

La tarification a tenu une grande place dans la diffusion des amendements. Ces produits, lourds et de faible valeur, ne peuvent supporter que des déplacements limités. Leur arrivée dans le Limousin modifie totalement les conditions de l'économie rurale. Les bonnes routes avaient commencé d'en permettre l'apport, les voies ferrées ont un rôle plus décisif et déterminent un recul de la lande ; A. Perpillou note :

« ... Il est d'ailleurs remarquable que les régions où le recul des « landes a été le plus rapide et le plus important se trouvent préci- « sément parcourues par les deux grandes lignes de chemin de « fer qui traversent le Limousin : Paris-Brive par Limoges et « Uzerche, Bordeaux-Lyon par Limoges et Guéret... » (36).

Les chaux expédiées d'Argenton et de Montluçon sont répandues très rapidement sur les bas plateaux anciens voisins : en 1887 les gares des plateaux reçoivent 35.000 tonnes ; mais 11 % seulement dépassent 100 kilomètres et l'opposition s'accroît entre les régions transformées et celles que la distance tient à l'écart. Pour les atteindre, il faut pouvoir livrer le produit à prix aussi bas que dans la première zone ; le chemin de fer s'oppose à tout abaissement de ses taxes craignant que les bénéfices aillent aux fabricants. Les producteurs locaux de chaux ne sont pas de puissants industriels capables d'imposer leurs vues aux administrations ferroviaires ; par ailleurs, la compagnie a un intérêt évident à ce que les amendements se répandent : les paysans doivent être les bénéficiaires réels de tout aménagement tarifaire ; le réseau escompte de l'amélioration des terres un trafic agricole nouveau. L'idée vient au service commercial d'obtenir l'abaissement des prix de vente par la mise en concurrence des produits des deux centres expéditeurs, alors que chacun avait sa zone de vente sans avoir à compter avec l'autre. La solution crée une vaste région dans laquelle les usines sont en concu-

(34) BLOCH [248], p. 24.

(35) Le tarif était dégressif : la réduction variant dans le même sens que la distance ; le pourcentage de diminution par rapport à la situation antérieure variait de 45 % au-delà de 600 kms, à 16 % jusqu'à 100 kms.

(36) PERPILLOU [226], p. 47.

rence ; le prix de transport étant uniforme pour un ensemble de destination sans tenir compte du point de départ. Les résultats sont décisifs ; le tonnage s'élève de 50.000 tonnes en 1894 à 87.000 tonnes en 1900 (dont 43 % au-delà de 100 kilomètres), 99.000 tonnes en 1903 (dont 45 % au-delà de 100 kilomètres) et 109.000 tonnes en 1907.

*
* *
*

Ces deux exemples de tarification, différents dans leur conception, permettent de mesurer toute l'importance du développement ferroviaire.

Mais l'apport d'engrais et amendements reste une nécessité constante : il est facilité par des clauses particulières pour tout transport entre une gare de la région Sud-Ouest et un établissement situé au Sud et à l'Est des lignes Brive-Limoges-St-Sulpice-Laurière-Montluçon englobant toutes les régions du Massif Central réclamant le chaulage.

L'action directe du réseau permet la transformation de la production, le développement des transports massifs d'amendements et engrais, l'ouverture de débouchés étendus au territoire national entier et parfois même hors des frontières, ouvrant ainsi de larges perspectives à de futures économies régionales.

VI — CARACTERES D'UNE AGRICULTURE ORIENTÉE VERS DES PRODUCTIONS COMMERCIALISÉES.

Le chemin de fer facilite les transformations agricoles, qui se réalisent à un rythme différent suivant les lieux ; les possibilités de communication sont créées, encore convient-il que le groupement humain puisse donner une nouvelle orientation à ses activités pour profiter des avantages qui lui sont offerts par la vie de relation. Les nuances si nombreuses qui persistent encore dans l'économie rurale française résultent des réactions du milieu local au contact des conditions imposées par le triomphe du libéralisme économique (37).

1°) *Amélioration et extension des terres cultivées, évolution du prix des terres.*

La commercialisation des produits de la terre s'accroît rapidement ; l'augmentation des rendements sur les terres exploitées, le recul des jachères et des friches permettent à l'agriculteur de vendre une part de

(37) « ... Mais l'adaptation des systèmes agricoles aux conditions nouvelles ne se fit pas partout avec la même rapidité. Les régions où elle fut rapide et complète prirent place parmi les pays d'agriculture évoluée : telles furent les régions de polyculture intensive comme la région parisienne, la région du Nord, l'Alsace, la vallée du Rhône et les plaines méditerranéennes. On pourrait inclure aussi dans la liste les pays d'élevage comme le Charolais ou la Normandie et les vignobles. Dans tous les cas, l'opération n'a pas résulté, comme on l'a cru souvent, d'un simple perfectionnement de la technique : elle a été facilitée par une structure agraire plus souple ou une structure sociale favorable (existence d'une bourgeoisie capitaliste ou, dans de rares régions de petite propriété, organisation de systèmes coopératifs ou syndicalistes favorisant la production ou la vente...) » Cf. CHOLLEY [198].

plus en plus grande de sa production, tout en conservant les réserves nécessaires à son exploitation.

Cette extension des terres cultivées dont nous citons un exemple en Limousin est un fait général. Les brandes du Poitou sont défrichées avec ardeur au cours du XIX^e siècle ; dans les vingt dernières années, on livre à la culture autant de surfaces nouvelles qu'au cours des cinquante années qui les précèdent. En 1903, on ne compte plus que 29.000 hectares de brandes contre 90.000 en 1831 dans le département de la Vienne (38). L'amélioration des terres et le recul des landes permettent au département de la Creuse dont le territoire s'étend en majeure partie sur les bas plateaux du Limousin septentrional, d'augmenter le volume de ses expéditions : de 1888 à 1906, le pourcentage d'accroissement est de 45 % pour les bœufs et vaches, de 61 % pour les veaux et porcs, de 89 % pour les moutons, de 300 % pour les céréales et 960 % pour les pommes de terre (39).

La liaison est étroite entre l'augmentation du prix des terres cultivées et les possibilités de commercialisation ; le développement du réseau ferré stimule l'une et l'autre. La valeur des terres défrichées s'accroît brusquement : elle triple dans le Poitou. L'augmentation est plus faible pour les autres, elle est très variable dans des limites étroites ; elle dépend de l'importance des transformations que l'ouverture d'une gare proche permet dans le système de culture, de la mesure où une agriculture spéculative succède à l'agriculture traditionnelle. La valeur foncière varie partiellement en fonction du marché des denrées formant la base des revenus locaux : ainsi la crise de vente sur les blés, née de l'afflux des marchandises étrangères, entraîne dans les régions céréalières du Centre des effets opposés à ceux que les zones d'élevage connaissent au même moment grâce aux progrès enregistrés sur la vente des bêtes de boucherie.

Les transformations du système de culture et les conditions du marché des denrées sont les éléments déterminants de la fixation de la valeur des terres : dans la mesure où le chemin de fer les a influencés, il existe un lien évident entre la proximité du réseau ferré et la richesse foncière, mais ce lien ne doit pas être recherché de façon mécanique. Les lignes ouvertes à partir de 1890-1895 ne semblent pas avoir provoqué de hausses sensibles. Cette affirmation est étayée sur des enquêtes précises menées auprès de notaires tant dans le Bas-Berry que dans le Périgord. A partir de ce moment le réseau est déjà développé, les gares nouvellement ouvertes n'ont pas représenté une modification du rapport des zones rurales et du chemin de fer analogue à ce qui se produisait quinze ou vingt ans plus tôt : des transformations avaient déjà pu se produire dans les systèmes de culture. Ainsi A. Perpillou indique comment le commerce des fruits s'est développé à Allasac et Donzenac grâce à la voie ferrée Limoges-Brive par Nexon ; les deux villages sont à moins de dix kilomètres de la gare la plus proche, distance facilement parcourue avec des voitures à chevaux. L'ouverture de la ligne par Uzerche qui dessert directement ces bourgs ne fait que faciliter l'exercice de l'acti-

(38) PASSERAT [224].

(39) R. BLOCH [248]. Durant la même période, le pourcentage d'augmentation des réceptions de chaux est de 113 %, celui des réceptions d'autres amendements et engrais de 361 %.

vité commerciale : la production nouvelle est déjà développée avant que la voie ferrée ne traverse la localité elle-même (40). La valeur des terres ne se trouve pas modifiée.

2° *Les spéculations rurales.*

Les transformations des systèmes de culture portent entre autres sur le choix de productions susceptibles de rapporter de l'argent. Le chemin de fer donne la facilité d'atteindre les centres urbains dans des délais rapides ; le régime alimentaire qui y domine fait appel à des éléments de plus en plus variés ; aussi de vastes débouchés sont ouverts aux campagnes (41). Mais toutes les régions françaises concourent à l'alimentation nationale, elles sont même parfois en concurrence avec des productions coloniales et étrangères. C'est en fonction des conditions du marché et des conditions matérielles locales de la production, déterminantes du prix de revient, que les options du paysan doivent être faites. Le choix s'établit en présence d'une situation donnée, mais il est sujet à révision : des tarifs douaniers limitent ou favorisent la consommation des produits étrangers, déterminant des variations de demande aux producteurs français, l'emploi de techniques nouvelles modifie le prix de revient ; les conditions du marché rendent plus rentables telle ou telle production (42).

De la Loire à la Dordogne, l'élevage, la culture céréalière, la production des légumes et l'arboriculture fruitière sont les activités qui marquent les plus grands progrès. La culture du blé se développe en partie par la multiplication des petits producteurs dont le plus grand nombre ne livre au commerce qu'une part infime de leur récolte.

L'élevage doit faire face à une demande accrue de bétail. Les prix des bestiaux varient en fonction de la qualité de la viande. Les producteurs cherchent rapidement à répondre à la demande du marché et la sélection du bétail fait de grands progrès. Le recul des races locales devant les bêtes limousines ou charolaises se précipite. Les régions où la polyculture se maintient le plus longtemps, où le paysan conserve dans son exploitation un équilibre entre champs et prairies sont aussi celles où cette évolution est la plus lente. Si à l'image du Bazois, les embouches du Nivernais et du Val de Germigny se sont de bonne heure garnies de bétail blanc, si les plateaux limousins ont connu très vite l'exclusivité de la race rouge, le Boischaut par contre a conservé longtemps dans ses exploitations les bêtes jaunes issues du croisement des deux races, et d'autres d'origine locale. La sélection du bétail s'impose pour obtenir le maximum de bénéfices. En même temps, il est intéressant de vendre le plus grand nombre de bêtes, il faut conserver chacune le moins longtemps possible. Les fatigues du voyage nécessitaient autrefois la livraison d'un bétail puissant et âgé ; l'utilisation du wagon supprime cette obligation ; cette facilité, plutôt qu'une évolution du

(40) PERPILLOU [226], p. 75.

(41) SORRE [179]. *Fondements biologiques*, p. 273-275.

(42) Cf. ci-dessous, p. 424-425, l'évolution des conditions de vente des pommes de terre dans le Limousin depuis quelques années.

goût amène un rajeunissement des bestiaux expédiés vers les boucheries (43).

L'élevage doit également répondre à la demande croissante de lait exigé pour satisfaire la consommation parisienne. Il est évident qu'un réseau ferré ramifié et équipé de moyens puissants peut seul étendre l'aire d'approvisionnement de la capitale. Jusqu'au début de la réalisation du plan Freycinet, ces conditions ne sont pas réalisées. En 1880, la limite du bassin laitier de Paris s'étend à une centaine de kilomètres : Dreux-Chartres-Artenay et Sens en forment le terme sur les principaux itinéraires (44). A la fin du siècle, son extension est sensiblement la même ; en 1910, 60 % de la consommation viennent encore de cette zone, mais 30 % viennent de la zone 100-150 kilomètres. Autrement dit, la région étudiée n'est pas encore intéressée. Ce n'est que pendant la guerre et après que le transport du lait s'effectuera sur de plus grandes distances (45). La zone 150-400 kilomètres fournissait environ 20 %. Châtellerauld est alors la limite du secteur d'approvisionnement régulier sur la ligne de Bordeaux, les envois des laiteries de Reuilly et de Mennetou-sur-Cher sont permanents (46).

L'élevage de volailles connaît aussi un grand essor : la fourniture des produits de basse-cour est d'un bon rapport ; dans un grand nombre de régions, les ventes constituent le bien propre de l'élément féminin de l'exploitation, la seule ressource personnelle ; ce fait n'est pas indifférent car la multiplication des revenus de la femme est souvent la source d'améliorations et de transformations domestiques dans la vie de la ferme. Une des spéculations les plus originales et organisées avec soin dès le début du siècle est l'engraissement des dindes de Noël pour le marché de Londres.

La possibilité de transporter les céréales à grande distance transforme l'économie de la Champagne berrichonne : de pays pauvre, elle devient une riche zone agricole. Sa prospérité repose d'abord sur les productions de blés destinés aux régions du Massif Central (47). Depuis vingt ans, la culture des orges industriels s'y développe. Le système de culture est rénové dans tous ses éléments. On peut juger du degré de destruction des principes anciens de rotation des plantes cultivées lorsqu'on voit des champs d'une centaine d'hectares consacrés six ans de suite à la production la plus rémunératrice, vendue d'avance aux trois quarts aux usines utilisatrices du Berry et même du Nord.

Le commerce des fruits et légumes est celui qui subit les plus grands changements. Des zones de cultures fruitières avaient pu se constituer près des grandes cités ; mais il faut le chemin de fer pour leur ouvrir brusquement de vastes marchés ; cette évolution favorise bien entendu la spécialisation. A. Cholley décrit ces transformations dans la zone

(43) Plusieurs auteurs ont signalé cette évolution. PERPILLOU insiste sur ces questions dans [225] et [226], p. 82. DION développe un point de vue analogue [205], p. 550. PERRIER signale l'importance de l'engraissement des agneaux dans les Causses et de la production des veaux blancs au début du siècle [231].

(44) DE FOVILLE [209].

(45) BILLE [287].

(46) Cf. ci-dessous, p. 435. La situation actuelle du bassin laitier de Paris.

(47) L'élevage du mouton « sur les chaumes » y était associé.

voisine de Lyon (48). Mais des régions sans grande ville présentent une rupture plus brutale avec leur passé agricole, lorsque la voie ferrée permet à quelques unes de se lancer hardiment dans des spéculations nouvelles et éminemment rentables (49). Le bassin de Brive, le Val de Loire, certaines régions poitevines virent se transformer leur économie rurale, avec toutes les répercussions que cela suppose (50). Ces régions sont celles où la valeur de la terre se multiplie, où la sécurité de la vente fixe la population.

Le chemin de fer contribue à soutenir la politique de défense des forêts : le transport par flottage donne lieu à toutes sortes d'inconvénients et réduit la valeur même du produit. La voie ferrée offre un mode de transport supérieur ; son extension en Haute-Vienne tue les méthodes ancestrales du flottage (51). Grâce au wagon, le bois peut être acheminé au loin dans de bonnes conditions soit à l'état brut, soit à l'état de poteaux, soit à l'état de planches ; ainsi la forêt devient une source de revenus et n'est plus le complément des autres activités rurales. Ces changements sont sensibles dans le Sud-Est du Limousin (52).

* * *

Dans tous les domaines du travail à la campagne, l'extension du réseau ferré s'accompagne d'une évolution profonde. La faculté de vendre avec régularité, de vendre en quantité importante modifie les conceptions de l'activité paysanne : la recherche du profit remplace le souci de produire tous les éléments de la consommation familiale : il est évidemment fructueux d'acheter une partie des denrées pour réserver toutes les meilleures terres à la production commercialisée. Ainsi la spécialisation régionale devient possible ; elle se réalise à des degrés divers, dans l'espace et dans le temps. Les économies anciennes s'adaptent différemment aux conditions nouvelles ; le réseau ferré bien développé et partout à la portée du paysan offre à l'ensemble des économies locales des possibilités presque similaires ; elles en ont usé bien différemment dans des conditions naturelles très semblables. La plus ou moins grande proximité des gares ne donne pas l'explication des diversités régionales. La structure de la propriété et de l'exploitation terriennes, le degré de développement local du machinisme agricole sont des éléments qui pèsent d'un poids décisif dans cette évolution ; de là dépendent l'exécution des travaux qui permettent à la terre de répondre aux formes de production qui se développent. Il n'est pas indifférent non plus qu'une bourgeoisie commerçante locale soit susceptible d'être à l'origine de l'organisation d'échanges ; beaucoup lui échappèrent par la suite.

(48) CHOLLEY [197].

(49) Les profits tirés de cette culture rapportent davantage aux intermédiaires qu'aux producteurs. La part de chacun évolue suivant les périodes et notamment en fonction du degré d'organisation réalisé par les milieux paysans pour la vente de leurs produits.

(50) CHOLLEY [198], p. 87, en a expliqué la genèse. Des descriptions précises de cette évolution sont consignées dans PERPILLOU [226], dans DION [205] et FERRIER [231].

(51) LACROCQ considère qu'en 1881, le flottage a cessé dans le département de la Haute-Vienne [264].

(52) BEIS [187].

VII — LE CHEMIN DE FER ET LE COMMERCE INTERNATIONAL.

Le chemin de fer permet l'acheminement des marchandises étrangères à travers tout le territoire ; ces dernières ne se bornent plus à porter concurrence aux produits nationaux dans les régions littorales et dans celles qu'on atteint facilement au départ des ports par la navigation intérieure. Inversement, il permet de conduire aux ports à des prix acceptables des produits qui peuvent se vendre dans le monde entier. Ainsi l'économie nationale est rendue sensible aux fluctuations des cours mondiaux.

1° *Premières mesures et répercussions sur l'économie régionale.*

La bourgeoisie industrielle considère le chemin de fer, dès sa naissance, comme un moyen de défense de la production nationale : toute l'histoire de la lutte contre la pénétration des houilles anglaises s'inscrit dans cette perspective ; elle a aussi besoin du chemin de fer pour transporter les matières premières cherchées au loin et arrivées dans les ports pour les acheminer vers les usines. Les administrations ferroviaires favorisent la recherche des débouchés extérieurs ; nous avons vu leur action systématique pour intensifier la vente des denrées. Elles stimulent la vente des produits industriels par des tarifications appropriées.

Après 1900, les usines de papier d'emballage du Limousin subissent dans le Levant une forte concurrence de l'Italie et de l'Autriche-Hongrie. Des tarifs spéciaux avaient été consentis sur les transports de papiers à destination de Bordeaux sous réserve qu'ils ne soient pas destinés au commerce local. La réduction n'était accordée que par voie de détaxe sur preuve de l'exportation pour éviter les fraudes très nombreuses. Ces avantages étaient insuffisants et le réseau ne voulant pas consentir une nouvelle baisse de tarif sur le transport du papier en accorde une de 50 % sur le transport des pailles destinées à leur fabrication. L'économie par tonne de papier est de 4 francs et le Limousin peut réexporter activement : le tonnage passe de 5.000 tonnes à 7.000 tonnes entre 1909 et 1911. Des tarifs analogues de baisse sur la matière première sont consentis à plusieurs reprises. Leur seul inconvénient est d'exiger un contrôle délicat ; les usines produisant tant pour le marché intérieur que pour l'exportation (53).

La dépendance vis-à-vis du commerce mondial ne représente pas toujours un avantage pour les économies régionales : la diffusion des blés étrangers dans les zones littorales et aussi sur les marchés les plus importants du territoire rend pendant un temps la vie difficile dans de nombreuses régions rurales.

Certains centres industriels ont une histoire compliquée, entièrement dominée par les conditions du marché, tantôt favorisés grâce à l'étendue de leurs débouchés, tantôt en difficulté par suite de la concurrence étrangère qui vient attaquer leur production dans leur propre pays. Le cas de Limoges illustre remarquablement ce fait. Les deux industries qui s'y sont développées, celle de la porcelaine et celle de la chaussure traversent des phases successives de prospérité et de crise : la

première connaît des difficultés lors de l'apparition de la concurrence allemande en 1886, puis lors de l'apparition des concurrences japonaise et tchèque plus ou moins contemporaines de la fermeture du marché américain. L'autre traverse une période de prospérité entre le début du siècle et 1926 grâce aux débouchés nouveaux aux Etats-Unis et en Europe centrale : après une légère reprise, la crise de 1929 ouvre une longue période de grandes difficultés (54).

2° *Les conditions actuelles de la tarification.*

Les modifications tarifaires que nous avons indiquées à propos du transport des houilles et des minerais traduisent le recul opéré dans la défense des activités de base de l'industrie française : sidérurgie, extraction de la houille. L'opposition avec toutes les conceptions antérieurement adoptées est manifeste : il suffit de se reporter à celles qui prévalaient, depuis un siècle jusqu'en 1939, sur la nécessité de refoulement des houilles anglaises. Des conditions particulières destinées à favoriser les exportations visent surtout les produits agricoles à l'état brut ou transformé, les matériaux de construction et les véhicules.

Les cerises égouttées et les conserves alimentaires bénéficient de tarifs avantageux par envoi de 5 à 15 tonnes pour les premières et de 10 à 15 tonnes pour les secondes : les gares expéditrices doivent être en Gironde, dans la Corrèze ou la Dordogne et les marchandises doivent être exportées par un port situé entre Dieppe et Bray-Dunes (55). Le malt destiné à l'exportation par un port de mer bénéficie au départ d'Issoudun d'un tarif spécial pour les expéditeurs remettant 6.000 tonnes par an. Des mesures favorables sont également prévues pour encourager les envois vers l'Allemagne Fédérale, des fruits à cidre et poiré, et vers tous pays des pommes de terre de semences. Il convient enfin de tenir compte que des réductions allant jusqu'à 50 % peuvent être consenties pour le transport de fruits ou légumes destinés à l'étranger au départ de certaines régions et pour une courte période : les mesures sont prises à l'initiative du gouvernement qui fixe le tarif et rembourse à la S.N.C.F. les frais engagés. La convention du 31 août 1937 fait obligation à la compagnie d'exécuter les acheminements.

Plâtre, ciment, ardoises pour toiture bénéficient de conditions particulières dès qu'ils sont destinés à l'exportation, il en est de même des bois de chauffage de détrituration et défilage. Les cycles avec ou sans moteur expédiés par wagons chargés de 3 à 5 tonnes au départ de Vichy vers une série de ports et points frontières bénéficient aussi d'avantages spéciaux (56).

Dans l'ordre du commerce international, peu d'efforts sont consentis pour capter le trafic en transit, sujet permanent de mécontentement pour les dirigeants des ports de l'Atlantique. Nous relevons une série de

(54) PERRIER [229].

(55) Les autres départements bénéficiaires de la mesure sont l'Aude, l'Aveyron, les Basses-Pyrénées, l'Hérault, le Lot, le Lot-et-Garonne, les Pyrénées-Orientales. (Tarif 2 - Chapitre III - § 1 et 2).

(56) Les envois d'Audincourt, Dijon-Porte-Neuve et Saint-Etienne-Châteaureux ont les mêmes avantages. Les points de sortie doivent être : Marseille maritime, Bordeaux-Saint-Jean, La Rochelle-La Pallice, le Havre, Feignies frontière, Zoufftgen frontière, Dunkerque.

conditions particulières pour les bois exotiques acheminés de Bassens, Bordeaux et La Rochelle-La Pallice (57) à Bâle ou Genève. Des prix spéciaux de transport sont également prévus pour l'acheminement des dattes débarquées dans un port méditerranéen et exportées par un port compris entre Bray-Dunes et Brest (58). Les autres trafics en transit se font aux conditions ordinaires, ainsi voyagent les agrumes d'origine africaine ou espagnole à destination des pays de l'Europe du Nord-Ouest.

L'examen de ces tarifications montre des mesures dispersées et fragmentaires sans aucune conception d'ensemble. Leur application généralement très large, valable pour de nombreux points de production et d'exportation ne favorise pas particulièrement le développement économique des régions du Centre et du Centre-Ouest.

* * *

Il est évident que le chemin de fer est le seul moyen de transport qui ait alors permis des échanges à si grande distance et en contrepartie c'est lui qui a fait ressentir très étroitement la solidarité économique de régions lointaines pour leur avantage, comme pour leur désavantage.

Le chemin de fer se développe en France au moment où l'industrie change de structure : les compagnies ferroviaires sont les premières à pressentir l'importance de cette évolution. Par ses qualités techniques et économiques, le rail permet la création d'une carte industrielle nouvelle basée sur de puissants mouvements d'échanges. Le retard des régions agricoles s'est accentué et il risque même d'entraver le développement de l'économie industrielle ; le chemin de fer a alors mis ses forces au service de la transformation des campagnes : on peut affirmer qu'il y a apporté une contribution directe, faisant d'une part de son personnel les agents actifs de cette évolution. Les conditions du commerce se sont trouvées bouleversées : les débouchés et les zones de ravitaillement tant pour les denrées que pour les matières premières s'élargissent au pays entier et même au monde. Des modifications si profondes s'accompagnent obligatoirement de l'établissement de nouvelles économies régionales. La tarification évolue en fonction des conditions politiques et économiques générales qui prévalent successivement et ses effets sont sensibles dans toutes les activités humaines. Les anciens cadres d'une économie toute locale éclatent, un marché national est constitué qui contribue à assurer dans l'ordre économique, l'unité affirmée dans l'ordre politique dès la révolution de 1789.

(57) Les bois débarqués à l'Estaque, Le Havre, Marseille, Rouen, Saint-Louis, les Ayalades et Sète bénéficient de conditions analogues. (Tarif 8 - Chapitre I - § 1).

(58) Tarif 3 - Chapitre 103 - § 1.

Deuxième Chapitre

LE COMMERCE

L'étude des grands courants commerciaux est un chapitre traditionnel de toute recherche sur la géographie de la circulation ; l'intérêt s'est moins porté jusqu'alors sur l'organisation du ramassage et de la distribution des produits les plus courants qui met en jeu des mouvements fractionnés en de multiples expéditions à courte distance. Une liaison étroite existe entre ces activités et les moyens de transport qu'elles supposent : d'une part leur existence même est liée à une économie où les échanges sont fondamentaux, d'autre part, surtout depuis quelques années, le transporteur tend à se faire commerçant, lui-même.

I — *NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT DU COMMERCE DE DISTRIBUTION* (36).

Le commerce de distribution a un rôle limité au milieu du XIX^e siècle. Les propriétaires fonciers vivant comme le père Grandet décrit par H. de Balzac sont encore nombreux (1). Ils ne s'adressent aux commerçants que pour se fournir de quelques produits destinés à satisfaire leurs plaisirs ou leur orgueil. Les laboureurs et les colons se suffisent à eux-mêmes ; l'artisanat rural répond aux besoins étrangers à

(36) Cf. 1^{re} partie, 2^e chapitre.

(1) « ... Monsieur Grandet n'achetait jamais ni viande, ni pain. Les fermiers lui apportaient par semaine une provision suffisante de chapons, de poulets, d'œufs, de beurre et de blé de rente. Il possédait un moulin dont le locataire devait, en sus du bail, venir chercher une certaine quantité de grains et lui en rapporter le son et la farine. La grande Nanon, son unique servante, quoiqu'elle ne fut plus jeune, boulangeait elle-même tous les samedis le pain de la maison. Monsieur Grandet s'était arrangé avec les maraichers, ses locataires, pour qu'ils le fournissent de légumes. Quant aux fruits il en récoltait une telle quantité qu'il en faisait vendre une grande partie au marché. Son bois de chauffage était coupé dans ses haies ou pris dans les vieilles truisses à moitié pourries qu'il enlevait au bord de ses champs, et ses fermiers le lui charroyaient en ville tout débité, le rangeaient par complaisance dans son bûcher et recevaient ses remerciements... » [161]. Editions Houssiaux, p. 212-213.

l'alimentation ; la laine est encore filée et même tissée dans bien des maisons. La ville abrite des magasins, on y vend des denrées coloniales, des objets de luxe, notamment pour l'habillement ; bouchers et boulangers y tiennent boutique, ils se ravitaillent localement. Les fruits, les légumes, les œufs, beurres et fromages sont achetés directement aux producteurs sur le marché dont la fréquence varie avec l'importance de la cité. La consommation en est limitée. Les foires continuent d'être à la base de l'organisation commerciale, le commerce sédentaire des objets d'usage courant reste l'exception.

La lenteur même des moyens de transport est accrue des pertes de temps, occasionnées par le caractère local des relations qu'ils assurent ; on est contraint d'user des services des maisons de commission ; elles servent de relais pour les acheminements faisant appel à une série de transporteurs. Les prix s'en ressentent. La progression du réseau ferré s'accompagne de changements qui favorisent l'essor commercial. Le fractionnement des compagnies donne un répit aux intermédiaires ; ils sont condamnés du jour où un transporteur unique s'interpose seul entre expéditeur et destinataire, c'est chose faite avec la formation des grandes compagnies. Des acheminements rapides, réguliers et à meilleur compte deviennent réalisables : ils ne peuvent qu'encourager les échanges.

Les agglomérations urbaines se coupent du milieu rural ; dans toutes les classes de la société, des hommes sans attache campagnarde y vivent et doivent acheter leur nourriture quotidiennement ; les transports rapides permettent de mobiliser la production des régions lointaines et toutes les denrées périssables peuvent être régulièrement offertes au public, au lieu que leur vente soit strictement liée à la venue des ruraux. Le commerce des fruits, des légumes, du poisson connaît un grand développement. La production industrielle supplante le travail artisanal dans tous les domaines : les magasins de tissus, de quincaillerie, d'ustensiles divers doivent s'ouvrir. Ils sont indispensables à partir du jour où la production cesse d'être liée à la demande immédiate. La campagne voit s'enrichir sa population d'éléments non-spécifiquement ruraux qui doivent en partie acheter leur nourriture ; les paysans, dans la mesure où des ventes leur assurent quelque disponibilité, ont recours à l'épicier qui vend de tout ; entre 1880 et 1900, il prend place au village au même titre que l'aubergiste. La consommation est encore timide, elle porte sur quelques produits essentiels que les colporteurs ont longtemps distribués : le sel, le sucre, bientôt le chocolat ; le café n'est consommé que le dimanche, et l'orge en tient lieu sur plus d'une table paysanne au début du ^{xx}^e siècle. Le pain continue d'être fabriqué à la ferme car son achat représenterait de trop fortes sorties d'argent. Le boulanger est un des derniers à s'installer et il choisit souvent une agglomération où la population non agricole est importante. Les boucheries se multiplient. Les gros marchés agricoles voient croître leurs activités commerciales au détriment de l'artisanat et du commerce temporaire, représenté par les forains. Ces tendances s'affirment et le début du ^{xx}^e siècle est marqué par une multiplication sans précédent des points de vente : boulangerie, épicerie, boucherie, ouvrent leur porte dans les villages, marchands de cycles et de meubles dans les gros bourgs. La ville commence d'attirer, grâce aux facilités nouvelles apportées par

l'autocar, l'automobile ; le choix y est plus grand. Bientôt le commerce urbain intervient directement par l'organisation d'une série de succursales ; d'autre part, les entreprises de transport créent de véritables organismes commerciaux. Le parc des camions des grossistes ou des grands magasins leur assure un contrôle très étendu d'une branche du commerce.

II — L'ORGANISATION ACTUELLE DU COMMERCE ALIMENTAIRE : RAMASSAGE ET DISTRIBUTION.

Il serait présomptueux, dans l'état actuel de nos connaissances, de prétendre dresser une description détaillée du commerce régional. Il est néanmoins possible, en utilisant des exemples précis, de saisir les mécanismes fondamentaux qui se traduisent par des échanges, représentant des nécessités essentielles pour les populations. C'est bien ce qui importe au géographe. Nous groupons l'étude du ramassage et de la distribution, lorsqu'il s'agit de produits agricoles pour lesquels les deux activités sont inséparables ; les problèmes sont différents pour les marchandises d'origine industrielle. La région étudiée concourt à l'alimentation de plusieurs grands centres urbains, également des villes régionales et des zones rurales ; il y a toujours des superpositions d'activités complexes.

1° *Le commerce du bétail.*

a) Bétail sur pied.

Les bêtes sur pied sont achetées par des marchands de bestiaux qui conservent le bétail le temps d'attendre un cours favorable ou de l'amener au poids voulu ; ces négociants utilisent leur propre matériel de camions ou la voie ferrée pour les expéditions ; un commissionnaire, auquel ils prennent soin de se joindre souvent eux-mêmes, assure la vente à la Villette. Les chevillards, les acheteurs du Nord et de l'Est se partagent la marchandise. La régularité et l'importance des envois, accrus seulement à l'occasion de quelques foires, excluent toute opération menue : seul le grand centre est ravitaillé. Le commerce porte sur toutes les catégories de bétail.

Les chevillards, pour peser sur les cours proposés, utilisent aussi un approvisionnement direct hors marché ; ainsi ils réduisent le volume des opérations à la Villette ou Vaugirard et limitent par ce moyen les prétentions des marchands de bestiaux. Naturellement, ils ont besoin d'intermédiaires pour ce second type d'achats. Le boucher rural joue ce rôle. Chaque semaine, il doit envoyer un, deux ou trois wagons à Paris. Son activité est complexe car il abat pour sa propre clientèle, il fournit aussi en viande le confrère de la ville importante voisine. Cette superposition des activités lui est très profitable car il est seul à pouvoir l'exercer ; les tournées qu'il fait pour vendre sa viande lui permettent de connaître la qualité des élevages, les dates où il y aura des enlèvements à faire ; le vendredi et le samedi, il parcourt la campagne et vend le rôti pour le dimanche tout en préparant les achats d'une prochaine semaine. Les bouchers des communes rurales se livrent tous à

cette activité (2), il en est de même de ceux des petites villes, avant tout marchés ruraux, dans lesquelles la tournée est une activité habituelle. Mais certains commerçants installés dans des villes de plus de 10.000 habitants y participent (3) : un boucher de Limoges signale le transport de 30 tonnes de bestiaux en une semaine, un autre de 0,510 tonne et 0,585 tonne de viande abattue. Le premier se livre assurément au commerce en grand de la viande grâce à des intermédiaires ruraux, d'ailleurs il parcourt 700 kilomètres avec son camion de 7 tonnes. Le second a un horizon commercial limité, il n'a fait que 65 kilomètres avec son camion de 2 tonnes dont 35 kilomètres un jour pour chercher du bétail 10 kilomètres un autre jour pour livrer 10 kgs de viande (4).

Deux circuits existent l'un à côté de l'autre qui s'interpénètrent forcément. Cette juxtaposition profite particulièrement aux chevillards. Le point de départ du commerce exige ici la connaissance d'un milieu rural donné ; bouchers et marchands de bestiaux se la partagent. Les uns et les autres achètent beaucoup à l'étable, les seconds souvent aussi dans les foires parce qu'ils ont des herbages où le bétail peut attendre ; les maquignons tentent d'imposer leur prix ; les bouchers ruraux ont eux une activité commandée de l'extérieur : ils sont partiellement des exécutants. S'ils concourent au ravitaillement rural et à celui des villes de tous calibres, les maquignons, au contraire, ne s'intéressent guère qu'aux grands marchés, Paris, Lyon, Valenciennes, et les centres touristiques en été.

b) Evolution contradictoire du rôle des foires suivant la nature des transactions.

La route et le rail servent également ce commerce. On a souvent dit que l'automobile a tué les foires (5), par les facilités qu'elle donnait pour le ramassage direct à l'étable, si fréquemment effectué il y a vingt ans. Mais aujourd'hui le paysan conduit son veau ou ses bouvillons jusqu'au camion, qui prendra la route de Paris ou d'une grande gare voisine, une fois son chargement assuré ; c'est souvent à la bascule même du champ de foire, presque désert, que la livraison se fait, un jour fixe par semaine, en fin d'après-midi. Le déplacement est resté le même que dans le passé mais la vente est conclue d'avance et n'est pas liée à une manifestation commerciale exceptionnelle. Ce n'est pas le fait matériel d'éviter de se rendre à la foire qui compte, comme nous en avons la preuve sous les yeux, mais les transformations des mécanismes commerciaux : le paysan ne peut compter faire une affaire en

(2) Un boucher de Chambon-sur-Voueize, dans la Creuse, signale avoir transporté en une semaine 10 moutons et 8 bovins ; cela dépasse assurément la consommation locale [135]. Ces documents comportent l'indication des tonnages, de la nature des marchandises, des kilomètres parcourus, mais non des directions suivies.

(3) Cf. ci-dessous, p. 434, les données relatives à l'activité globale des bouchers d'Issoudun.

(4) [135].

(5) DUTHEIL signale le recul des foires et aussi le changement d'utilisation des techniques de transport [206].

fréquentant la foire (6) puisque bouchers et marchands de bestiaux règlent leurs achats d'après les conditions sur le marché de la Villette. A l'origine, le paysan n'avait pas pleinement conscience qu'il ne pouvait plus peser sur le prix de ses produits ; le déplacement évité lui paraissait la compensation à la perte éventuelle qu'il faisait peut-être ; les expéditeurs, bouchers et marchands, avaient besoin d'effectuer des envois réguliers de bétail, il leur fallait consentir au ramassage à domicile pour les assurer, mais aujourd'hui où le mécanisme rigide du marché est ressenti par la paysannerie, l'acheteur sait qu'il n'a même plus besoin de cette concession faite à son client et fait souvent l'économie de l'enlèvement à la ferme.

Le recul des foires de bestiaux, si sensible pour les ventes de bêtes à viande, n'existe pratiquement pas pour les bêtes d'engrais. Les achats massifs des herbagers sont saisonniers et commandés par le cycle végétatif des prairies : ils n'ont pas le caractère de régularité exigé pour l'approvisionnement des boucheries et peuvent s'accommoder des transactions effectuées dans les foires ; la domination du marché parisien n'existe pas. Aussi ces dernières conservent-elles toute leur importance. On voit que les conditions d'organisation du marché et non les techniques de transport déterminent les modalités du commerce puisque les échanges d'une même marchandise, le bétail sur pied, connaissent des évolutions dissemblables suivant sa destination immédiate.

c) Les originalités du commerce du porc : intervention des conserveries.

Le commerce du porc offre une organisation semblable à celle que nous venons de décrire, le charcutier tenant la place du boucher. La consommation de la viande de porc, dont une grande part se fait sous forme de produits divers de charcuterie, est moins systématiquement répartie au cours de la semaine ; dans les campagnes, les tournées ont fréquemment lieu quatre jours par semaine. Un charcutier de Neuvy-Saint-Sépulchre en assure une série représentant 40 à 50 kilomètres ; les arrêts sont aussi nombreux que la répartition des maisons l'exige (fig. 27). Au centre de certaines communes, ils peuvent être considérés comme de véritables points de vente secondaires. Les patentes payées pour tout commerce présentant ces déplacements sont calculées d'après l'étendue de la région parcourue (7). L'utilisation de l'automobile permet un allongement très sensible du parcours hebdomadaire qui se traduit par la multiplication du nombre des maisons desservies et l'augmentation de la fréquence des passages. L'intérêt de ces circuits ne réside pas seulement dans la vente, faite en cours de route, mais encore dans la possibilité de s'assurer une clientèle fidèle au magasin même et surtout de procéder à des achats de bêtes.

(6) Il est fréquent que les acheteurs sur les foires se partagent la besogne, offrant des prix de plus en plus bas à mesure que l'heure avance ; il est rare que le paysan ne cède pas à la deuxième ou troisième offre ; en tous cas l'accord est généralement réalisé entre acheteurs sur le cours le plus élevé à pratiquer au jour donné.

(7) Le commerçant a droit à un cercle d'un certain rayon autour de son magasin, le prix à payer est proportionnel à la longueur du rayon calculé à vol d'oiseau. Dans certains commerces non alimentaires, des forains ont des droits étendus au territoire français entier.

Une charcuterie rurale « passe » cinq à six porcs par semaine dans son commerce ; le charcutier a l'habitude de fabriquer des produits pour les épiceries des villes voisines, ce qui lui crée de nouveaux points de vente, de servir de rabatteur aux approvisionneurs du marché de la Villette et surtout de travailler pour le compte des grands fabricants de produits à base de viande de porc : Géo ou Fleury et Michon dont les camions blancs sillonnent les routes du Berry et du Limousin (8). Géo dispose à Saint-Gaultier d'un représentant qui contrôle les achats jusqu'à La Châtre (une cinquantaine de kilomètres). La firme Fleury et Michon a des agents à Bouesse et Aigurande, qui sont soit salariés, soit à la commission : leur rôle est d'établir des contrats avec des charcutiers et de procéder éventuellement à des achats directs à la ferme.

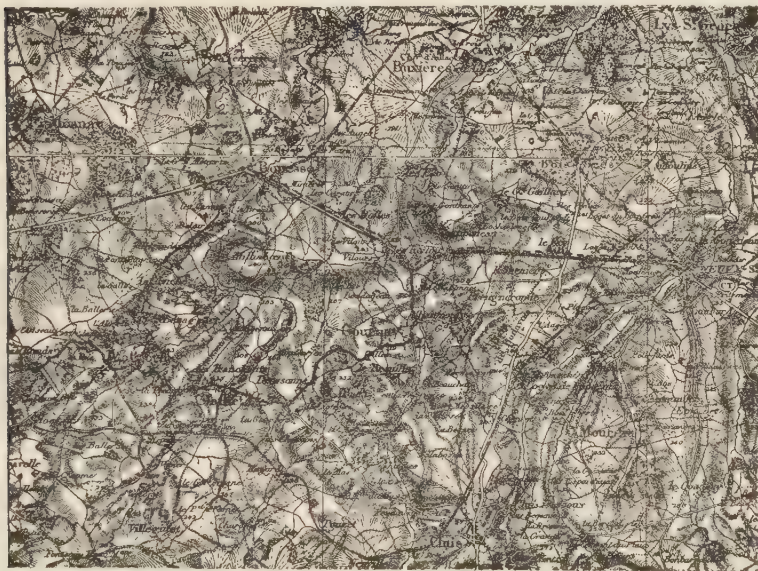


Fig. 27 — Les tournées d'un détaillant rural.

Chaque itinéraire présente un tracé compliqué permettant de desservir de nombreux hameaux. Des villages importants (Malicornay, Maillet, Gournay, Bouesse) sont des points de vente à grand débit. (Reproduction de cartes de l'Institut Géographique National. - Châteauroux et Aigurande. 1/80.000.) L'itinéraire A est représenté en trait plein, l'itinéraire B en tirés. Les points signalent les rebroussements.

Chaque charcutier est tenu de fournir par semaine un nombre donné de bêtes d'une qualité définie ; il doit se les procurer dans le secteur qui lui est dévolu ; vingt kilomètres autour de Neuvy-Saint-Sépulchre dans le cas présent ; dans ce but, l'expéditeur a sa marque ; si ces envois ne satisfont pas au point de vue des proportions de gras et viande, les contrats ne sont pas renouvelés. La maison exige un type de bête,

(8) Une partie de ce matériel peint aux couleurs des fabricants de conserves appartient à l'importante C.E.A. (Compagnie d'Exploitation Automobile) qui exploite par ailleurs de nombreuses lignes de transport de voyageurs.

elle impose ses prix qui deviennent ceux pratiqués dans la région : elle téléphone chaque jeudi, après le marché de Paris, le cours auquel elle payera au commerce local les livraisons du dimanche. Les camions de la maison passent, et suivant les cas, acheminent directement ou par chemin de fer, les porcs vers Paris. La perfection de l'organisation est poussée à un degré tel que le répertoire des foires figure dans les services administratifs des maisons de conserve : c'est de là que les ordres particuliers sur les achats massifs à opérer à cette occasion viennent au charcutier installé sur place. Au cours de ces transactions, le commerçant local perd une partie de sa liberté commerciale : le prix qui lui sera payé est irrévocablement fixé : le charcutier tente de peser sur le prix d'achat à la production, mais la publicité des cours rend l'opération de plus en plus délicate.

Cette analyse montre comment le petit commerçant se trouve partiellement placé en position de dépendance malgré les apparences extérieures. C'est plus à l'évolution de structure du commerce de l'alimentation qu'il le doit qu'aux modifications des seules techniques de transport, mais il est intéressant d'enregistrer le mécanisme de leur utilisation au cours de ce processus.

De même, on conçoit comment l'uniformisation des cours se réalise et aussi la spécialisation des productions régionales : le maintien du contrat exige une qualité de porcs présentant des caractères définis ; le charcutier, soucieux d'assurer la régularité de ses expéditions, oriente la production paysanne vers une catégorie donnée de bêtes. A l'heure actuelle, des impératifs de cet ordre pèsent sur tous les éléments de la production agricole et le fossé s'accroît entre les exploitations qui disposent des moyens financiers susceptibles de s'adapter à la demande du marché et les autres (9).

2° *Le commerce de l'épicerie.*

Le commerce de l'épicerie porte sur des produits très divers, leur circulation se fait en partie par route. L'organisation des échanges est liée à la structure même du commerce. La vente à la clientèle se fait dans des magasins de détail : ceux-ci peuvent être la propriété d'un petit commerçant ou la succursale de vastes entreprises ; ces dernières multiplient leurs points de vente, tous agencés sur un même modèle, aux devantures encadrées des mêmes couleurs chatoyantes ;

(9) L'accusation de routine si fréquemment portée contre la paysannerie se retrouve constamment. La possibilité de produire en vue du marché et de s'adapter à ses exigences demande avant tout des moyens financiers : achat et renouvellement de matériel et aussi de cheptel vif. On a critiqué le maintien tardif de races locales et de croisement de ces races avec des bêtes limousines ou charolaises dans le Boischaut par exemple, mais il faut évaluer ce que représente le renouvellement complet d'un troupeau, même de trois ou quatre mères, si habituel chez de nombreux petits exploitants ; s'il achète des bêtes jeunes, il se prive de toute rentrée d'argent pour plusieurs années ; l'achat de bêtes en âge de procréer est fréquemment impossible. En outre, le manque d'enseignement agricole est un handicap évident pour le développement des productions nouvelles. Le paysan ne saurait en être rendu responsable et il est conduit à des applications parfois maladroites des conseils donnés.

elles alimentent quelquefois des magasins monopoles (10), même des demi-grossistes.

- a) L'organisation du service de transport des magasins à succursales multiples.

Plusieurs sociétés de ce type exercent cette activité dans le cadre régional. Les Economats du Centre (11) de Clermont-Ferrand rayonnent sur toute la France centrale et méridionale ; 1.100 succursales fonctionnent actuellement auxquelles il convient d'ajouter quelques magasins monopoles : les points de vente sont répartis entre la Méditerranée et le Berry, le Rhône et l'Ouest du Massif Central. Le Casino de Saint-Etienne étend son influence de l'Auvergne au Limousin oriental et au Bourbonnais (12). Les Coopérateurs de Guéret ont une aire de vente limitée au Limousin du Nord et au Bourbonnais, l'Alimentation du Centre de Limoges au Limousin ; les Economiques Troyens détiennent encore des postes de vente à Nevers et à Bourges, limite occidentale de leur rayonnement. D'autres sociétés ravitaillent surtout les régions vendéennes et charentaises.

La fabrication des denrées est l'œuvre d'usines nombreuses et dispersées : chocolateries, confiseries, conserveries, huileries, etc... Les unes adressent leur production à l'ensemble du marché national ; c'est le cas des sucreries ou biscuiteries de renom, comme Say et François, Lu ou Brun, d'autres ont un horizon commercial réduit : les biscuiteries de Bergerac, Montmorillon ou Levroux sont dans ce cas. Les grandes maisons commerciales possèdent quelquefois des centres de traitement des marchandises ou contrôlent leur production : Potin a des conserveries qui alimentent, outre ses magasins de détail, ceux pour lesquels il tient lieu de grossiste ; les Economats du Centre ont la propriété d'une source de Châteauneuf-les-Bains et assurent la distribution des eaux minérales.

L'organisation des services de transport d'un grand magasin à succursales multiples permet de saisir les mouvements nécessaires à la marche du commerce de l'épicerie. Les Economats du Centre possèdent un parc considérable (13) ; ils disposent d'un entrepôt général à Clermont-Ferrand pour les articles de bonneterie, mercerie, quincaillerie dont l'écoulement est lent, et dont l'expédition est faite directement aux

(10) Le magasin monopole est exploité par un commerçant qui reste propriétaire de son fonds mais a passé un contrat de fourniture avec une maison commerciale possédant elle-même ses points de vente.

(11) C'est une entreprise régionale fondée en 1910, son siège social est à Clermont-Ferrand. La composition de son conseil d'administration reflète l'origine régionale des capitaux (son vice-président est membre des conseils d'administration de la Société des Vêtements Conchon Quinette-Etoile d'Auvergne-Compagnie générale des papiers et Péron-Lenfant réunis) et les influences extérieures qui ont pénétré la société ; d'une part des capitaux intéressés à l'alimentation et au tourisme (un des membres du conseil appartient aussi au conseil d'administration de l'Immobilière des Bains-de-Mer et de Juan-les-Pins, Société anonyme Lunchs et Glaciers-Société du chocolat Rozan, Société hôtelière de Normandie-Société immobilière et hôtelière de Bagnoles-de-l'Orne), d'autre part ceux des milieux industriels (un autre membre appartient au conseil de Electro Isolants-Etablissements Auber-Compagnie générale des papiers à Paris). [101] 1953.

(12) Son aire de vente comprend encore la région stéphanoise et les Causses.

(13) Cf. ci-dessous, p. 399.

magasins de vente au détail ; en outre, sept entrepôts régionaux ; Clermont-Ferrand, Bourges, Montluçon, Decazeville, Saint-Étienne, Montpellier, Brive, reçoivent les produits de consommation courante, tels les vins, les conserves, le sucre et l'huile ; ils sont ravitaillés directement au départ des usines productrices, les envois se faisant par voie ferrée. Les livraisons des entrepôts aux succursales se font par route ; des tournées hebdomadaires sont organisées ; les camions déposent à l'aller le réapprovisionnement commandé la semaine précédente, et prennent au retour les emballages vides. L'entrepôt de Montluçon organise une série de tournées hebdomadaires de 150 à 200 kilomètres aller-retour, l'une dessert Culan-Châteaumeillant-La Châtre-Neuvy-Cluis-Aigurande (fig. 28). En juin 1954, la moyenne quotidienne des expéditions de cet entrepôt s'élevait à 170 tonnes. Des tournées spéciales sont prévues pour la distribution des denrées périssables.



Fig. 28. — Une tournée d'approvisionnement des succursales autour du dépôt de Montluçon

Les magasins de vente au détail sont installés dans les agglomérations commerciales, siège de foires et de marchés fréquentés. Les agglomérations d'importance numérique égale mais d'activité commerciale déclinante sont délaissées (Préveranges, Le Chatelet). Les anciens marchés ruraux à caractère urbain (La Châtre) sont dotés d'un magasin comme les bourgs ou les villages-centre où le monde rural effectue les achats courants (Culan, Cluis). Les chiffres le long de l'itinéraire indiquent la distance kilométrique entre deux succursales. 1 : Entrepôt régional. — 2 : Localité possédant une succursale. — 3 : Autre localité rurale comptant moins de 1.200 habitants. — 4 : Localité rurale de plus de 1.200 habitants ne possédant pas de succursale. — 5. Itinéraire de la tournée.

Nous disposons de l'exemple précis des circuits assurés par un véhicule d'un magasin de Limoges (14) :

Jours	Marchandises	Tonnage	Kilométrage
Lundi	Epicerie et vins	5,6	50
	emballages vides	2	60
Mardi	Denrées périssables	2	110
	emballages vides	1,5	110
Mercredi	Néant		
Jeudi	Epicerie	4,8	20
	emballages vides	1,5	10
Vendredi	Denrées périssables	2	220

Ce système de transport complexe repose sur l'existence d'entrepôts importants ; il se retrouve chaque fois que le producteur effectue directement des envois massifs à un puissant organisme de redistribution, chaînes de Prisunic, grossiste régional chargé de ravitailler le commerce de détail.

- b) L'automobile au service des détaillants : l'épicier et le ramassage des produits agricoles.

L'approvisionnement direct du détaillant au départ de l'usine est l'exception car, dans les faits, les conditions commerciales l'interdisent ; il ne porte guère que sur la biscuiterie de fabrication locale et les conserves d'origine périgourdine et bretonne. Les envois sont nécessairement très fractionnés et remis à des groupements ou même aux chemins de fer sous forme d'expéditions de détail. Le petit commerçant passe presque obligatoirement par l'intermédiaire d'un grossiste. Ce dernier reçoit ses marchandises tant par fer que par route ; il les achète dans les régions portuaires ou dans l'agglomération parisienne. L'épicerie constitue un fret de retour recherché par les transporteurs provinciaux. Les magasins de vente sont desservis par route, soit par les camions du grossiste, soit par les véhicules du détaillant. Un épiciers disposant d'un véhicule de 1,5 tonne à Feytiat dans la Vienne, accomplit un parcours de 16 kilomètres pour chercher de la marchandise ; un de ses collègues de Couhé dans la Vienne, effectue dans le même but un parcours de 72 kilomètres, exemple identique à la Trimouille où le détaillant assure son réapprovisionnement au cours de deux voyages de 30 et 130 kilomètres. Les grandes villes voisines, généralement les chefs-lieux de département, sont les points d'attraction, accessoirement dans le dernier cas, une petite ville proche, Montmorillon ou Le Blanc (15).

Le dernier stade, représenté par la vente au détail, fait appel dans les campagnes à l'automobile ; les tournées en voiture à cheval ont cédé la place à celles en automobile vers 1930 ; la concurrence qui s'exerce à cette époque a disparu ; les épiciers se partagent les itinéraires et sur les moins avantageux, ils alternent leur passage. Cette activité conduit à des frais supplémentaires, médiocrement compensés par les ventes ; le bénéfice sur les marchandises vendues hors-magasin se trouve réduit. L'épicier n'a pas de raison semblable à celle des bouchers et charcutiers pour organiser des tournées. Mais la tradition est là, la clientèle est attachée à ce service, elle fréquente les magasins des passants : les épiciers ruraux s'y conforment ; celui de la Trimouille fait trois tournées hebdomadaires (15, 20 et 22 kilomètres), celui de Couhé également (15, 13 et 10 kilomètres). Les exemples peuvent être multipliés à l'envie. Certains commerçants augmentent l'intérêt de leur circulation en procédant au ramassage d'œufs et de beurre fermier pour des volailliers des environs et se créent ainsi de nouvelles sources de profit en modifiant la nature de leur activité.

- c) Les détaillants et la concentration des organismes de production.

Les petits commerçants ont de plus en plus de difficultés à assurer leur approvisionnement direct, en partie parce que les frais de trans-

(15) [135].

port sont nettement plus élevés pour les expéditions fractionnées ; ils font appel au service des grossistes et cela réduit la marge de leurs bénéfices. Ils y sont en fait obligés par les pratiques de tous les fabricants importants. Un épicier de la Châtre nous a signalé que la Maison Lever, fabricant de l'OMO, n'assurait la vente directe qu'aux commerçants achetant annuellement pour plusieurs centaines de milliers de francs. C'est en fait Potin qui assure la distribution du produit aux demi-grossistes et aux détaillants. Le sucre se livre par vingt tonnes. Les grandes biscuiteries ne fractionnent pas d'envois inférieurs à une cinquantaine de boîtes ; outre la question des difficultés de paiement, le problème de la rapidité de vente se pose car la conservation de la marchandise n'est pas indéfinie. La maison Monsavon ne consent à la livraison directe de shampoing DOP que pour un achat de 7.000 francs (été 1954). Or, bien des épiciers dans les campagnes et aussi dans les faubourgs des villes sont tentés de vendre de tout pour accroître leur chiffre d'affaires. Mais les conditions d'achat les obligeraient à avoir des stocks que leur situation financière et le volume même de leurs magasins et réserves leur interdisent de constituer. Plus ces commerçants multiplient le choix des marchandises, plus ils sont contraints de réduire leurs approvisionnements directs pour s'adresser aux grossistes nationaux ou régionaux. Ils sont amenés à se lier par contrat à l'un deux, Potin par exemple, qui leur consent ainsi quelques marchés avantageux (16), mais ils perdent toute possibilité de procéder à des achats extérieurs, faute de moyens.

Dans ces conditions on voit se développer une grande campagne pour la formation des groupements d'achats ; leur constitution a des répercussions évidentes sur la circulation des denrées. Le groupement d'achat est une association de commerçants dont le seul but est de résister à la concurrence des magasins à succursales multiples et des Prisunics ; il est fait de l'adhésion d'une multitude de détaillants, chacun payant plusieurs dizaines de milliers de francs (50.000 est une moyenne) et de grossistes dont le rôle devient celui de répartiteurs régionaux. A la tête on trouve des bureaux d'achat chargés de passer les marchés. L'idée est que ces organismes qui sont des clients aussi intéressants pour les industriels que les Docks ou les Economats, doivent obtenir des conditions avantageuses (17). Il semble qu'on assiste à une transformation gigantesque de tout le petit commerce à l'image des magasins à succursales multiples. Le commerçant perd toute initiative dans le choix de ses produits et s'il reste théoriquement libre de s'approvisionner hors du groupement, il se trouve, quelques grosses maisons mises à part (18), dans l'impossibilité financière de le faire. Ses bénéfices sont systématiquement contrôlés et limités, en fait, il n'a plus d'initiative commerciale, il n'est qu'un distributeur.

(16) Au cours de l'été 1954, Potin acceptait sans y contraindre, que son nom figure sur tous les magasins faisant 250.000 francs de chiffre d'affaire par an avec lui.

(17) Le groupement auquel adhère un des épiciers qui nous a initié à ces problèmes compte 6.000 détaillants répartis dans le Centre et le Centre-ouest.

(18) Une enquête nous a montré que les grandes épiceries fines restent souvent à l'écart de cette mise sous tutelle et conservent leur source d'approvisionnement personnelle avec une part des achats directement à la production.

Les conséquences sont multiples. Les produits se répandent désormais avec une rapidité extraordinaire à la surface du territoire ; leur vente débute partout, en même temps que la campagne publicitaire qui en assure le lancement bat son plein : la situation est grandement modifiée par rapport à la période antérieure à la seconde guerre mondiale. Les Potages Liebig, la Lessive Crio se sont trouvés offerts au public concurremment dans les Prisunics parisiens et dans les véhicules en tournée sur les routes cahotantes des Combrailles ou du Périgord. Le nombre de marques exposées à un moment donné se raréfie : toutes les épiceries offrent aujourd'hui des paquets Brun, Lu, Alsacienne, mais on voit se restreindre la part des produits régionaux ; les usines locales ont une aire de distribution décroissante. Or, la formation des groupements d'achats tend encore à la réduire : en effet, les marchés sont passés avec les très grands producteurs, seuls susceptibles de vendre massivement et les petites biscuiteries voient s'amenuiser leur clientèle qui ne se maintenait que grâce aux rapports directs établis avec des détaillants ou des grossistes locaux. La concentration des commandes s'accompagne d'une modification de la répartition des industries alimentaires. La circulation s'en trouve modifiée : les matières traitées sont de plus en plus destinées aux grandes usines et les mouvements partiels propres à satisfaire la demande locale disparaissent : ainsi les transports de farine vers Grenoble et Nantes sont renforcés tandis que leur dispersion vers les biscuiteries des petites villes du Berry et du Poitou diminue. La livraison des gâteaux s'effectue par voie ferrée vers des magasins régionaux d'où la distribution a lieu par route sous pavillon des marques ou des groupements d'achats.

La modification de la structure commerciale qui se réalise présentement s'accompagne de la limitation des envois de détail au départ des petites fabriques ; l'organisation des transports pour le commerce « indépendant » est semblable à celle que nous avons décrite pour les magasins à succursales ; elle est basée sur l'emploi du rail et de la route, chacun pour des usages bien définis.

3° *L'influence de la S.N.C.F. et des groupements dans l'organisation du commerce alimentaire.*

a) Mécanisme de la concentration du trafic au départ et à l'arrivée.

Le transporteur intervient quelquefois directement dans l'organisation du circuit commercial : ainsi la S.N.C.F. favorise l'exercice de la profession de groupeur et la constitution des groupements réceptionnaires (19).

(19) « Ainsi le chemin de fer, après avoir donné le branle à la concentration industrielle et démographique en a été continuellement l'auxiliaire actif. Il a accru la dimension de sa voiture à proportion de ses besoins et, sous les contraintes de cette dimension même, il n'a cessé de pousser, par ses tarifs, à la remise de chargements importants, irréalisables par les individus et nécessitant de plus en plus l'association... » JOUFFROY [330]. Nous retenons l'idée essentielle présentée par l'auteur, mais nous ne pensons pas pour notre part que la politique tarifaire soit seulement liée à une question technique de bonne utilisation du matériel.

« ... L'augmentation des envois de denrées par wagons est due « particulièrement à l'action des maisons de groupage dans les « régions de production.

« Ces maisons qui, généralement, assurent à l'arrivée la livraison aux marchés de gros, des denrées qui leur sont confiées, « groupent sur les lieux de productions les envois de détail pour « constituer des chargements par wagon... » (20).

Elles pratiquent des tarifs compris entre le prix de détail et le prix par wagon complet qu'elle paie au chemin de fer.

« ... Le prix consenti est généralement un forfait comprenant « indépendamment du prix fer, les frais de livraison à domicile « (et parfois les frais d'enlèvement à domicile dans les régions de « production) et les frais de retour des emballages vides.

« A l'arrivée, le groupeur assure la livraison des envois aux différents mandataires et commissionnaires désignés par les expéditeurs pour effectuer la vente. Il encaisse des vendeurs les frais « de transport qui sont déduits du montant de la vente et acquitte « directement au chemin de fer la part des frais de transport revenant à celui-ci.

« Ce mode de groupage est particulièrement utilisé pour les « fruits et légumes, les viandes, les produits de laiterie et de basse-cour, la marée, les huîtres à destination des importants marchés de consommation et en particulier des Halles Centrales de Paris... » (20).

Il est évident qu'un nouvel intermédiaire s'introduit dans le circuit des échanges (21). La S.N.C.F. justifie cette politique à l'heure actuelle par les économies qu'elle permet de réaliser et l'efficacité du système dans la lutte contre la concurrence routière. Les services du chemin de fer contrôlent ainsi une vaste organisation commerciale. Les denrées périssables étant soumises à une concurrence intense, il faut offrir à la clientèle des bas tarifs (22) et des avantages analogues à ceux de la route dont le collectage à domicile, qui est nécessaire car la production est disséminée ; les produits agricoles sont souvent recueillis loin du chemin de fer ou loin de lignes bien desservies avec des horaires adaptés à des trafics exigeant la vitesse (23). Un appui est apporté à certains services sur route mais il ne doit pas être désavantageux pour

(20) [127], p. 3.

(21) BLOCH parlant de l'expérience allemande de 1877 des « spéditeurs » les définit comme des intermédiaires nouveaux prélevant leurs profits sur le chemin de fer sans bénéfice pour le public, ce sont suivant l'auteur des « parasites inutiles » [248].

(22) Des réductions de 5 à 20 % suivant les relations et la nature des produits sont accordées aux collecteurs remettant au moins 50 tonnes par an et sous condition d'un engagement de fidélité de 12 mois.

(23) « ... Aussi, le chemin de fer a-t-il été conduit, pour la défense de son trafic, à faciliter l'organisation de services de ramassage par camions en vue de procéder, comme le routier, à la collecte des envois aux magasins mêmes des expéditeurs ou des coopératives pour leur conduite à des gares-centres et leur remise au chemin de fer sous la forme de chargement par wagon dit « de groupage ». Ces gares-centres sont choisies autant que possible sur de grandes artères afin d'obtenir des acheminements rapides, grâce à l'utilisation des trains de denrées à destination directe des grands centres de consommation ». [127], p. 8.

l'exploitation ferroviaire ; aussi, des réductions tarifaires doivent être calculées au plus juste :

« D'une façon générale, mais sans qu'il s'agisse là d'une loi absolue, compte tenu que la concurrence routière perd de son importance avec la distance et que l'écart de prix entre nos tarifs de détail et nos tarifs par wagon croît avec celle-ci, les réductions accordées pour le ramassage diminuent au fur et à mesure que la distance de transport par fer augmente. C'est ainsi, par exemple, que pour les fruits et légumes, la réduction a été fixée à 19 % pour la relation Orléans-Paris et à 6 % seulement pour la relation, prise comme exemple, Cahors-Paris, et qu'aucune réduction n'est accordée pour les relations Montauban-Paris, Moissac-Paris. De même, pour les viandes, la réduction est fixée à 13 % pour la relation Angoulême-Paris et à 5 % seulement pour la relation Montauban-Paris.

« Cependant il convient de noter que ces taux doivent tenir compte, indépendamment de la virulence de la concurrence, des difficultés locales et du prix de revient du ramassage. En particulier, la longueur des circuits de ramassage lorsqu'elle est importante, le profil accidenté de la région desservie, l'obligation d'effectuer les collectes pendant les heures de nuit, sont des considérations qui peuvent conduire à un relèvement appréciable du taux de la réduction. C'est ainsi que, malgré l'importance des distances par fer en jeu, on a fixé au maximum de 20 % la réduction accordée aux services de ramassage des envois d'œufs dans les régions situées autour des centres de groupages d'Agen, Dax, Marmande, Pau, Longage-Noé, à destination des points frontières de l'Allemagne et de Suisse et des centres de consommation de la Sarre et de l'Est de la France. Ce taux de 20 % s'est en effet avéré nécessaire dans le cas particulier, en raison tant de la longueur des circuits de ramassage effectués en période de nuit, que de l'existence d'une concurrence routière particulièrement bien organisée.

« De même pour la viande, la réduction n'a été fixée qu'à 14 % pour la relation Brive-Paris, alors qu'elle a été portée au maximum de 20 % pour les relations donnant pourtant lieu à des parcours par fer plus importants de Millau, Rodez et Séverac-le-Château à Paris. Il s'agissait, dans ce cas, d'un trafic d'agneaux morts soumis à une concurrence routière très active et dont la collecte par camions est particulièrement onéreuse car elle s'effectue de nuit sur les hauts plateaux des Causses, région très accidentée et encore enneigée au début du printemps, époque à laquelle débutent les envois » (24).

Le chemin de fer impose aux groupements et aux transporteurs les circuits à assurer pour éviter les compétitions dans une même région, mais cela présente des dangers évidents qui ne sont en fait pas évités.

« ... Le chemin de fer exige que les groupements ne se concurrencent pas inutilement et les engage à réaliser des accords de partage de trafic. Il est bien évident qu'une guerre de prix entre les groupements alliés au fer et opérant dans une même zone risquerait d'amenuiser leurs collectes respectives qui, insuffisam-

(24) [127], p. 8 et 9.

« ment alimentées en tonnage, deviendraient non rentables et
« plus vulnérables à la concurrence routière.

« Bien entendu le chemin de fer opère en ce domaine avec toute
« la mesure nécessaire car il n'est pas non plus de son intérêt
« de laisser se créer des monopoles au profit de puissantes entre-
« prises de ramassage qui pourraient être tentées à la faveur
« d'une telle situation et en accord, si besoin était, avec leurs
« concurrents routiers, de pratiquer une politique de prix élevés,
« donc de gros bénéfices, sur un trafic restreint, plutôt qu'une
« politique de prix réduits, donc de faibles bénéfices, sur un tra-
« fic accru aux dépens des concurrents routiers » (25).

Toute réduction est refusée aux circuits de ramassage primaire organisés par un expéditeur chez les producteurs en vue de la préparation des produits et de leur expédition ultérieure. Seuls les circuits de ramassage dans les magasins sont subventionnés ; ils sont déjà le fait d'importants organismes commerciaux.

L'action de la maison de groupage étant définie, et son rôle dans la région de production précisé, il reste à analyser la fonction des groupements réceptionnaires qui complètent en fait l'organisation et dont la formation est imposée par la S.N.C.F. Bien entendu, nul petit commerçant n'est contraint d'y adhérer mais celui qui resterait à l'écart payerait un prix de transport plus élevé pour sa marchandise. Si le destinataire paye en effet, il choisit le mode de transport, c'est à lui qu'il faut consentir les avantages :

« Nous avons un intérêt évident pour chaque marché récep-
« tionnaire où, sous la pression de la concurrence routière, nous
« devons consentir des réductions tarifaires, à traiter avec l'en-
« semble des destinataires intéressés, constitués à cet effet en
« groupement, et essayer de subordonner nos réductions tarifaires
« à la remise à nos voies d'un tonnage minimum » (26).

L'étude détaillée des tarifications par catégorie de produits montre que la S.N.C.F. a favorisé la constitution de monumentales entreprises de groupage qui, comme le note M. Rousselet à propos de la S.T. E.F. (37), sont les principaux bénéficiaires de l'opération (27) avec quelques gros négociants des marchés de consommation.

b) Le wagon, maillon dans les chaînes du froid.

Le transport des viandes fraîches est contrôlé par Autogel, société qui achemine presque toutes les viandes arrivant par rail à Paris, et par la Société d'Acheminement des viandes donc l'activité s'exerce surtout vers Marseille, Toulon et le Midi Méditerranéen ; ces deux entreprises utilisent les mêmes collecteurs dans les régions productrices ; elles garantissent une unité thermique parfaite de la tuerie la plus

(25) On peut se reporter à ce propos à l'étude détaillée du collectage des viandes abattues dans la Vienne, d'où il ressort nettement que l'écueil n'a pas été évité (Cf. V^e partie). D'autres observations présentées ci-dessous montrent la S.N.C.F. favorisant nettement la formation des monopoles commerciaux par des mesures réservées aux groupements.

(26) [127], p. 3.

(37) Société de Transport et Etablissements Frigorifiques.

(27) [127], p. 22.

reculée du Limousin aux postes de vente parisiens, soit qu'elles emploient des remorques rail-route, soit qu'elles se servent de camions et wagons isothermes. Ces sociétés bénéficient des bonifications octroyées pour collecte sur route ; en outre, des avantages tarifaires spéciaux sont consentis pour l'acheminement des viandes abattues par wagon de 5 tonnes entre La Souterraine et Paris ou Lille. Autogel et la Société d'Acheminement des viandes sont en fait les seules bénéficiaires car elles disposent du matériel.

La Société de Transport et Etablissements Frigorifiques, S.T.E.F. a une activité très étendue : elle achemine aussi bien la marée que les fromages. Un tarif d'abonnement a été créé pour tout transport de coquillages frais, crustacés et poissons en wagons ou caisses isothermes appartenant à un particulier ; l'expéditeur ou un groupement agréé doit remettre au moins 25.000 tonnes par an et on applique :

« ... Des bonifications de 35 % pour les fractions de tonnage
« comprises entre 25.000 et 35.000 tonnes et 45 % pour la fraction
« de tonnage en excédent de 35.000 tonnes... La S.T.E.F. filiale de
« la S.N.C.F., qui assure dans son matériel au départ des ports
« de pêche, le groupage des envois de marée pour de multiples
« destinations, est, en fait, la bénéficiaire du tarif d'abonne-
« ment... » (28).

La S.T.E.F. intervient encore, au côté d'autres entreprises de groupage cette fois, pour la collecte des fromages et beurres. Les œufs, les volailles sont soumis à un régime identique ; bien souvent les mêmes groupements assurent les transports de tous ces produits. La collecte est organisée sous leur responsabilité, ils ont leur matériel ou passent des contrats avec des transporteurs. Les achats ont lieu sur les marchés, les foires, le long des itinéraires réguliers de collectage à la ferme ; ils sont aussi faits par des épiciers au cours de leur tournée. Toute la marchandise est conduite vers une gare centre où le groupeur la prend en charge : les principaux points d'embarquement sont pour ces produits divers Niort, Saint-Saviol, Châtellerault, Tours, Selles-sur-Cher, Chalonnes et Issoudun (29). Les réductions pour ramassage (5 à 20 %) s'appliquent à tout ce trafic ; mais les groupeurs ont obtenu, en insistant sur les dangers de la concurrence routière à laquelle ils se livrent parfois eux-mêmes, de nouveaux avantages : 8 % de réduction sont consentis aux groupeurs et aux groupements réceptionnaires recevant plus de 50.000 tonnes à Paris, 6.500 tonnes à Lille, Roubaix, Tourcoing et 6.000 tonnes à Lyon. Un réseau complexe de grossistes, représentants, demi-grossistes assurent la distribution dans toutes les régions ; certains participent en même temps au ramassage de tous les produits de laiterie (30).

(28) [127], p. 22.

(29) Hors de la région, on trouve Agen, Aix-les-Bains, Argentan, Bar-le-Duc, Chaumont, Flers, Rémiremont, Valognes, Vire, Vitry.

(30) [106].

TABLEAU DES DIFFERENTS TARIFS D'ABONNEMENT APPLICABLES AU TRANSPORT DES FRUITS, LEGUMES
ET POMMES DE TERRE AU DEPART DES GARES SITUEES DANS LE CENTRE ET LE CENTRE-OUEST
ET A DESTINATION DE CERTAINS MARCHES DE CONSOMMATION (33)

Centres réceptionnaires	Nature des marchandises	Régime de Transport	Tonnage minimum exigé à recevoir par le groupement	Taux maxima de réduction applica- ble à l'ensemble du tonnage
Paris et sa Banlieue	Pommes de terre	Accéléré ordinaire	100.000 t	15 %
Bordeaux et sa Banlieue	Pommes de terre	Accéléré ordinaire	8.000 t	10 %
Lyon et sa Banlieue	Pommes de terre	Accéléré ordinaire	20.000 t	10 %
Toulouse	Pommes de terre	Accéléré	20.000 t	10 %
Paris	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés	Accéléré	250.000 t	5 %
Lyon	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés, Légumes non dénommés, Pommes de terre	Accéléré	20.000 t	7 %

Nantes	Châtaignes et marrons, Légumes non dénommés, Pommes de terre	Accélééré	15.000 t	5 %
Limoges	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés, Pommes de terre	Accélééré	8.000 t	5 %
Béthune, Lens et Hénin-Liétard	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés, Légumes non dénommés,	Accélééré	19.000 t	5 %
Rouen et Petit-Quévilly	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés, Légumes non dénommés, Pommes de terre	Accélééré	15.000 t	8 %
Saintes	Fruits non dénommés, Légumes non dénommés, Pommes de terre	Accélééré	1.000 t	8 %
Tours, Fondettes, Cinq-Mars	Châtaignes et marrons, Fruits non dénommés, Légumes non dénommés, Pommes de terre	Accélééré	14.000 t	8 %
Marseille et sa Banlieue	Pommes de terre	Ordinaire	20.000 l	25 %

(33) D'après ROUSSELET [127].

c) Concentration dans le commerce des fruits et légumes.

Le commerce des fruits et légumes présente une organisation différente (31) : la nécessité du tri et de l'emballage dans la région de production suppose l'existence de magasins qui sont la propriété de coopératives ou plus souvent de négociants. La rapidité obligatoire des opérations limite, même avec l'usage de l'automobile, l'aire de ramassage



Fig. 29. Le commerce des fruits et primeurs : la tarification et l'encouragement à la concentration commerciale, la formation des groupements réceptionnaires

Tonnage minimum requis pour bénéficier des avantages tarifaires :

100.000 tonnes	●	14.000 tonnes	●
43.000 "	●	8.000 "	●
19.000 "	●	1.000 "	●

Quelques villes bénéficient de tarifs spéciaux pour les arrivages de fruits et de légumes : le volume du tonnage exigé varie suivant l'importance du marché de consommation et n'intéresse qu'un nombre limité de denrées pour chaque gare d'arrivée. Quelques grossistes et groupements réceptionnaires peuvent être seuls bénéficiaires de la tarification.

(31) ANDRÉ [279].

de chaque dépôt ; plusieurs d'entre eux doivent concourir aux ventes d'un même commerçant pour permettre d'alimenter quotidiennement ses expéditions. La marchandise est adressée soit à des détaillants, soit, plus fréquemment, à des grossistes dans les villes moyennes ou à des mandataires ou commissionnaires dans les grandes villes ; dans ce dernier cas, l'intervention des maisons de groupage est générale. Limoges et Tours reçoivent quotidiennement en saison, de sept à vingt wagons du Midi ; les produits servent à l'alimentation de ces villes ; une grande partie est réexpédiée sans déchargement jusqu'à Guéret, Montluçon ou Châteauroux.

Les groupements réceptionnaires sont très puissants, des maisons de groupage y figurent souvent : la S.N.C.F. exige de gros tonnages pour consentir des avantages ; ils varient suivant la nature de la ville et du produit. (Voir tableaux pages 254-255) (fig. 29). Un cas doit être étudié plus complètement ; il souligne les tendances dans l'évolution de la structure du commerce français sous l'action de la S.N.C.F., c'est-à-dire en fait des pouvoirs publics. L'installation de marchés gares est actuellement projetée à l'image des réalisations des Etats-Unis ; des expériences sont en cours ; les créations ont lieu dans les régions productrices ou dans les grands centres de consommation. Le but est d'éviter les manutentions inutiles et d'effectuer les ventes sur un échantillon, soit avant la remise à un grossiste de la ville, soit en vue de la réexpédition ou de l'expédition. Les camions se voient réserver des espaces à côté de ceux prévus pour les wagons. L'extension de ce procédé aboutira à une concentration extrêmement poussée du commerce des fruits et des légumes au profit des groupeurs ou négociants qui exercent leur profession dans les villes où les gares seront installées (32) ; on s'achemine à Paris vers la constitution d'un nouveau « La Villette ». Déjà des tarifications spéciales sont prévues pour Paris-Bercy, plus avantageuses que celles figurant au tableau mentionné ; tout destinataire recevant plus de 175.000 tonnes de légumes et pommes de terre est bénéficiaire d'une réduction de 15 % pour les tonnages supérieurs à 100.000 tonnes (34) ; seule est bénéficiaire de la mesure l'entreprise créée sous l'impulsion de la S.N.C.F. avec la participation de quelques puissantes maisons de groupages, la S.A.M.A. D.A., société de manutention pourvue de moyens de chargement très particulièrement modernes.

d) Les répercussions de l'organisation du ramassage chez les producteurs ruraux.

Dans tous les domaines où se manifeste l'intervention des transporteurs, on assiste à une modification de la structure commerciale dont les répercussions sont évidentes sur les types d'expédition (disparition progressive du trafic de détail), sur les courants de transports (passage des denrées par une grande ville), sur l'organisation du marché (renforcement du rôle des grossistes régionaux). Cette évolution n'a pas seule-

(32) Les premières expériences doivent être tentées à Toulouse, Bordeaux, Lyon, Strasbourg et Nantes, outre Avignon, Cavaillon, Perpignan, Villeneuve-sur-Lot, Montauban, Agen, Marmande. Le problème est discuté d'une création à Bercy. [127], p. 49.

(34) ROUSSELET. Conférence citée. P. 56.

ment pour origine la dimension du wagon, elle dépend des transformations générales de l'économie ; les impératifs techniques qui sont mis en avant, et qui représentent parfois des progrès, ne sont que la cause apparente de changements de structure si profonds.

La concentration qui s'opère à des degrés divers dans le commerce alimentaire n'aboutit pas à une raréfaction sensible du nombre des points de vente. Ce commerce répond à des besoins quotidiens : le magasin doit être à portée du client ; le maintien, même à faible cadence des tournées rurales souligne cette réalité.

La multiplication des circuits de ramassage entraîne des transformations dans les conditions de la production agricole aussi décisives que celles nées des efforts des compagnies ferroviaires. Les organisateurs des circuits assurent l'entretien d'un matériel qu'ils ont intérêt à voir fonctionner constamment : ils sollicitent en permanence des exploitants ruraux la fourniture des produits ; il n'est plus nécessaire d'insister sur la liste des fruits et légumes dont la production s'échelonne au long de l'année dans un secteur donné ; il est évident que cela exige un renouveau du travail agricole. Le problème est identique chez les producteurs de volaille : on assiste maintenant à la multiplication du nombre de couveuses et éleveuses qui permettent à une ferme d'engraisser plus rapidement les bêtes de basse-cour et surtout d'avoir constamment des ventes possibles. Il est caractéristique que ce type d'exploitation, même pionnier dans un étroit secteur rural, intéresse grandement le commerce, même lorsque la masse des autres producteurs conserve les méthodes classiques et une production saisonnière.

Dans la mesure où l'automobile favorise le nombre et l'allongement des circuits de ramassage, liés aux conceptions commerciales que nous avons définies, elle est un agent rapide du changement des techniques et des productions de l'agriculture.

III — VUES D'ENSEMBLE SUR DIVERSES ACTIVITÉS COMMERCIALES.

Les besoins des populations exigent un appel à des marchandises diverses. Une masse de clientèle relativement réduite suffit à faire vivre un commerçant de l'alimentation (35). Il n'en va pas de même pour l'industrie du meuble, du cycle, du textile, des articles ménagers et agricoles ; aussi l'aire de distribution doit être plus grande ; le magasin s'installe de préférence dans une localité facilement atteignable. Pendant longtemps, ces ventes s'effectuaient surtout à l'occasion des foires et plus rarement dans les magasins permanents des plus gros marchés ruraux ou au cours des tournées plus ou moins régulières organisées dans les campagnes par les marchands forains. Cette situation évolue ; d'une part les stocks des produits à offrir sont de plus en plus variés, leur possession exige des capitaux importants ; d'autre part le désir de voir différents modèles conduit la clientèle vers le magasin bien approvisionné. Les cités importantes vers lesquelles con-

(35) On évalue à mille consommateurs, le chiffre nécessaire à l'exploitation rentable d'une boulangerie.

vergent justement les réseaux de transport rassemblent les commerces les plus fréquentés. Les magasins ruraux et ceux des villes secondaires en souffrent particulièrement. Cette concentration du commerce de détail est encore plus aisée du fait de l'organisation nationale très stricte adoptée pour la vente par toutes les grandes firmes productrices. Les clients sont vis-à-vis du vendeur dans une situation différente suivant la nature de leurs achats : ou ils conservent une certaine liberté, ou ils sont pris dans un engrenage imposé par la hiérarchie des établissements commerciaux.

Ces faits ont leur traduction immédiate dans la circulation par le double problème des approvisionnements et des livraisons.

1° *Le commerce des articles du textile.*

L'achat de la lingerie et des vêtements se fait de plus en plus à la ville et de préférence, la grande ville. Les grands centres provinciaux, souvent aussi chefs-lieux de département, sont le siège d'un marché hebdomadaire : le commerce alimentaire n'occupe qu'une partie de la place et intéresse les urbains, les maraîchers, les paysans vendant avec plus ou moins de régularité du beurre, des œufs, voire de la volaille, les commerçants ayant leur banc. Ces ventes sont closes vers 13 heures. Au contraire, les commerces du textile, parfois de la quincaillerie et de la vaisselle, sont actifs jusque vers 17 heures ; ils attirent la foule rurale qu'on retrouve en fin de journée dans les cars et les trains. Quinconque a vécu à Niort, Poitiers ou Périgueux connaît ces retours, de même que la procession des C 4, B 14 et autres ancêtres des modèles récents qui se pressent à cette heure à toutes les portes de la ville. Le déplacement vers le grand marché offre encore la possibilité de visiter les magasins de la ville, qui sont tenus par de petits commerçants, par des gérants, ou qui appartiennent aux grandes firmes comme Paris-France, le Printemps, ou à des chaînes de Prisunic.

Une distinction précise doit être faite parmi les forains comme parmi les commerçants sédentaires, distinction qui paraît plus forte que celle qui les oppose les uns aux autres. Des observations et enquêtes répétées conduisent à distinguer deux catégories de commerçants. Les uns sont installés dans les faubourgs des grandes villes ou dans les cités au rayonnement limité ; nous trouvons leur équivalent dans le monde des forains parmi ceux qui, chaque semaine, exposent leurs marchandises sur les mêmes places des marchés de un ou deux bourgs ruraux et d'une sous-préfecture assoupie, complétant leur activité par de rares tournées. Tous ceux-là s'approvisionnent par expéditions de détail chez des grossistes ou des producteurs moyens. Leur stock est très réduit. Les autres tiennent des magasins de classe, leur nombre est limité. Ils s'installent dans les agglomérations plus importantes ou dont le rayonnement suffit pour assurer une vaste clientèle. Leur approvisionnement, orienté vers la qualité et le goût, se fait directement à Paris et nécessite des voyages fréquents, soit pour choisir avant l'expédition, soit même pour rapporter la marchandise. Certains forains ont des méthodes analogues ; la nature de leur commerce les oriente vers les grands marchés des villes de 40.000 à 80.000 habitants et les foires tra-

ditionnellement les plus fréquentées. Ils se déplacent facilement sur une aire de 200 kilomètres de rayon. Ils vont chaque quinzaine procéder à leurs achats. Des ambulants parisiens très nombreux fréquentent ainsi les marchés et les plus fortes foires du Berry, de Touraine, du Bourbonnais et même du Limousin et du Poitou.

Les grandes entreprises alimentent presque toujours leurs succursales avec leur propre matériel. Le commerce du textile tend à devenir une activité limitée, aux centres urbains, déjà importants ; une partie des points de vente qui y sont extérieurs ne sont que des dépôts de sociétés commerciales. Les épiceries de campagne vendant des bleus de travail, et seulement cet article, sont sous-dépôtaires de Conchon-Quinette ou autres firmes de confection. Cette situation n'est pas spécifique de la vente d'un produit mais correspond à une tendance générale de l'organisation commerciale. On en trouverait des exemples dans d'autres domaines : les quincaillers ruraux cherchent à se faire dépôtaires de marques de pompes ou de chaudières ou distributeurs de gaz en bouteille. Ils recherchent la multiplication de ces types de vente en partie parce que leur activité traditionnelle leur échappe progressivement au profit de la ville. C'est sans doute cette concentration qui explique aussi la disparition des antiques galeries et bazars dans tant d'agglomérations de 3.000 à 6.000 habitants.

2° Le commerce des objets de haut prix.

Certains achats portent sur des objets de prix élevé et dont l'utilisation par l'acheteur doit se prolonger de longues années : automobiles, matériel agricole, frigidaires et machines à laver pour citer ceux qui se répandent particulièrement vite. Les points de vente ne sauraient être aussi nombreux que dans les cas précédents. Le capital représenté par un spécimen interdit qu'on en expose dans une multitude de magasins. La clientèle prend connaissance des modèles à l'occasion de ses visites en ville et souvent aussi des foires-expositions, foires ou pèlerinages où les concessionnaires les exposent.

Dans le cas étudié, l'acheteur détermine la marque de son choix, mais le plus souvent le commerçant assurant la vente dépend du domicile du client. Chacune des grandes marques dispose d'une organisation commerciale identique : le producteur a des directeurs de succursales, des concessionnaires ou des agents qui se trouvent à la tête de régions ou de départements ; les uns ou les autres choisissent dans les petites localités des correspondants qui aident les représentants départementaux à détecter la clientèle : chacun exerce son activité dans une aire territoriale nettement délimitée. L'acheteur éventuel est visité ; on lui amène à domicile l'automobile ou la machine à laver. Sa décision prise, la commande est passée et suit la filière jusque chez le constructeur. Par les participations dans les affaires des principaux concessionnaires et le mécanisme des prêts aux agences locales, le constructeur contrôle tous les échelons de la hiérarchie commerciale jusqu'au client. Le commerce de l'automobile est caractéristique de ce type d'organisation (fig. 30-31) : dans les villages modestes, on ne trouve qu'exceptionnellement des garages ne portant pas de panonceaux de constructeurs ; on y répare les voitures, on y recherche le

client pour le véhicule neuf, afin de l'orienter vers le concessionnaire départemental. Les automobiles sont livrées à Paris et acheminées par route. L'entretien et la réparation liés ici à la production et au commerce supposent une circulation importante de pièces détachées. Des dépôts régionaux sont approvisionnés souvent par route, une distribution est assurée aux concessionnaires départementaux qui répondent à la demande dans leur propre garage et à celle des garagistes locaux qui réclament telle ou telle pièce : l'autocar est souvent employé pour ces expéditions isolées.



Fig. 30. Organisation du commerce de l'automobile

Les signes indiquent pour chaque agglomération le nombre de firmes productrices d'automobiles ayant leur propre représentation commerciale.

A : Angers. — B : Bordeaux. — G : Guéret. — L : Limoges. — M : Moulins. — N : Nantes. — Ni : Niort. — P : Périgueux. — S : Saintes. — T : Tours. — Tu : Tulle.

Le matériel fixe ou à circulation lente (machines agricoles) est expédié vers des dépôts régionaux très souvent par voie ferrée. Le premier est livré ensuite par route chez les clients dans les camions privés ou dans ceux d'un transporteur soumis à un contrat ; le second est acheminé par ses propres moyens vers le domicile de l'acheteur. Tours sert de dépôt régional pour plusieurs marques de machines agricoles. Les moissonneuses-batteuses utilisées dans l'Indre sont presque toutes venues par route à 15 à 25 kilomètres à l'heure.

Le système commercial impose ses caractères à la circulation : il y a une recherche du groupement des envois vers une région donnée, puis répartition des cargaisons pour remise aux magasins vendant au

détail. L'emploi de tous ces appareils suppose des dépôts bien approvisionnés de pièces détachées susceptibles d'être rapidement dirigées vers le matériel en panne. Certains d'entre eux ne peuvent être entretenus que par des spécialistes dont le nombre reste limité à l'heure actuelle ; ils sont attachés aux concessionnaires principaux. Mais ces derniers ont besoin de représentation locale. Comme les petits commerçants sont justement à l'affût de ce type d'activité, l'entente s'établit ; ainsi des marques obtiennent une représentation étendue sans pour autant accroître le nombre des dépôts de vente ; tout au plus y expose-t-on de temps à autre un ou deux modèles. Il y a donc extension du circuit commercial sans créer pour autant une véritable circulation de marchandises. La vente sur catalogue, fréquente pour le mobilier, relève un peu du même souci ; la livraison est faite directement au départ de maisons industrielles ou commerciales ou de leur dépôts régionaux. Les grands magasins parisiens ne reculent pas devant des livraisons dans le Berry, la Touraine et même le Limousin.

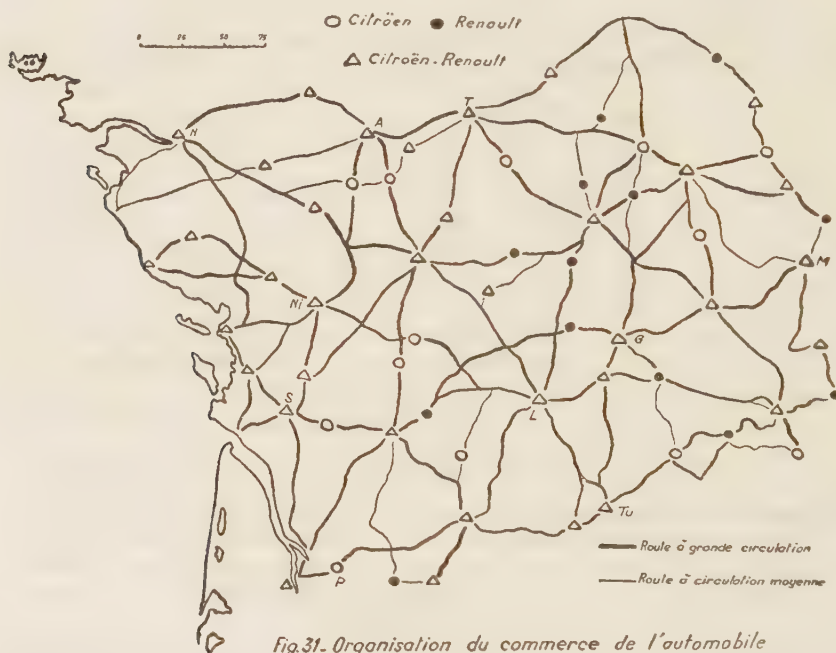


Fig. 31. Organisation du commerce de l'automobile

Les réseaux de distribution commerciale des véhicules Renault et des véhicules Citroën couvrent systématiquement l'ensemble de la région. Tous les chefs-lieux de département disposent de concessionnaires des deux marques. Quelques petites villes abritent un concessionnaire de l'une ou l'autre entreprise. A : Saumur. — G : Guéret. — L : Limoges. — M : Moulins. — N : Nantes. — Ni : Niort. — P : Libourne. — S : Saintes. — T : Tours. — Tu : Tulle.

L'ensemble de ce commerce de marchandises chères présente des traits communs : le haut prix du produit interdit au commerçant moyen de disposer d'un stock, tout au plus peut-il avoir en dépôt des modèles ; ici, l'intérêt de ne pas immobiliser le capital s'ajoute à celui

d'éviter des transports et manutentions inutiles. Il n'y a généralement pas d'expédition de l'usine ou du dépôt régional au magasin local. Le souci de réduire les frais de circulation conduit toujours au même système d'acheminement : groupement par région au départ de l'usine pour éviter l'application du tarif de détail ; livraison directe du dépôt régional au client. L'automobile facilite ce mécanisme de distribution par ses possibilités d'aller en tous lieux ; son existence favorise aussi le déplacement de la clientèle vers les points d'exposition de la marchandise.

IV — CONCLUSION : ÉVOLUTION DU COMMERCE ET DE LA STRUCTURE SOCIALE, ÉVOLUTION DU COMMERCE ET INFLUENCE URBAINE.

La transformation de structure du commerce s'accompagne d'une différenciation marquée dans la structure sociale. L'évolution n'est pas identique dans tous les types d'activité, des nuances existent suivant qu'il s'agit de production agricole ou industrielle ; mais une série de traits communs peut être définie.

Dans chaque branche des échanges, quelques hommes dirigent l'ensemble du mouvement commercial départemental ; les groupeurs de la gare-centre pour les produits de basse-cour ou les viandes, le concessionnaire Citroën ou Peugeot pour le matériel roulant, le représentant de la Général Motors pour les machines à laver Bendix et les réfrigérateurs Frigidaire, le grossiste pour l'épicerie. Leur influence déborde presque toujours le cadre visible de leur propre activité ; ils emploient une main-d'œuvre abondante et constituent ce qu'on serait tenté d'appeler l'aristocratie commerçante dont la richesse varie suivant les possibilités de vente du département où leur contrôle est établi. Dans les très grandes villes de province, l'influence directe des éléments dirigeants de l'économie se manifeste par la présence de succursales des grands magasins, constructeurs d'automobiles ou autres dont les directeurs commerciaux sont des personnalités influentes et admises dans la bourgeoisie de la ville.

Des intermédiaires multiples travaillent au renforcement de l'emprise du commerce urbain ; une légion de représentants circule dans le département. Les uns, vendeurs, vont directement chez le client ou le détaillant suivant la nature des produits. Ils habitent la ville. Les autres sont des acheteurs. Ils vont solliciter les agriculteurs pour leurs marchandises ; suivant la nature des productions régionales, le démarcheur représente les maisons de conserverie (Potin, Géo, etc...), ou les négociants régionaux de fruits ou légumes. Ils sont sans cesse sur la route, fréquentant les foires et multipliant les visites à domicile, ils sont installés souvent à la campagne. Des petits commerçants de plus en plus nombreux, se font les intermédiaires du grand commerce urbain ; ils renforcent la masse des représentants ; à l'achat ou à la vente ils acceptent ces charges nouvelles qui leur assurent le maintien ou l'amélioration de leur niveau de vie : l'épiciers ramasse les œufs, le quincaillier distribue le butane : l'objectif du premier est de faire de sa

nouvelle activité la principale en étendant l'aire de ramassage et le nombre des produits. C'est pour eux l'espérance de sortir de la condition de petit commerçant, comme pour le boucher l'achat des herbagés est le signe extérieur de la « promotion » au rang des maquignons. Ceux qui ne se plient pas à ces conditions connaissent une vie plus difficile : ils sont encore nombreux dans les bourgs et les quartiers extérieurs des villes. Leur clientèle traditionnelle leur reste attachée mais ils n'en conquièrent plus de nouvelle.

Les transformations sociales ne sont pas les seules à retenir de l'étude d'une organisation commerciale. Les modifications qui traduisent la mainmise du grand commerce sur l'économie régionale, celles qui signifient la dépendance à l'égard de la grande ville voisine ou de Paris ne sont pas moins remarquables.

La mobilisation de la production agricole est réalisée sur une grande échelle ; le ravitaillement des populations urbaines suppose une régularité parfaite de fourniture. Cette situation entraîne deux conséquences capitales. Une région dans laquelle le marché d'achat d'un produit n'est pas systématiquement organisé se voit dans l'impossibilité, une année favorable, d'offrir sa production au commerce : ainsi, une forte récolte de tomates dans le Berry ou les confins nord du Limousin ne permet pas aux paysans de ventes supplémentaires ; la production pourrit sur place, alors qu'on vend à des prix encore élevés les mêmes produits venus de plus loin dans les agglomérations voisines. La foire cesse d'être le lieu habituel des transactions ; aucun doute que l'obligation de la régularité des expéditions conduise tous les acheteurs de bêtes à viande à s'orienter vers l'achat hors de la foire, facilité comme nous l'avons dit par le fait qu'on ne fait plus d'« affaires ». Cette double cause de l'amoindrissement de la foire est démontrée par le maintien des manifestations correspondant à des transactions irrégulières et sur lesquelles une étroite organisation commerciale permanente imposant les cours n'est pas constituée : nous l'avons signalé pour les échanges portant sur les bêtes d'engraissement ; on pourrait citer encore les foires aux chevaux et aussi celles aux dindes qui ont lieu une fois par an dans la semaine précédant Noël.

La ville bénéficie principalement de ces mutations. Ce sont ses négociants qui contrôlent une partie du marché agricole ; ce sont ses commerçants qui vendent aux ruraux ce qu'ils achetaient à l'occasion d'une foire à un forain ou au boutiquier d'un gros bourg. Le commerce sédentaire s'impose avec force et étend son emprise aux régions rurales voisines. La Foire exposition, traditionnelle dans de multiples chefs-lieux de département, avec ses présentations de matériel agricole, les avantages commerciaux consentis aux acheteurs, est le symbole de l'influence urbaine. La puissance actuelle de l'organisation du commerce doit faire réfléchir au délicat problème du rayonnement urbain. Il nous semble qu'une évolution rapide nous conduit à une situation où la ville s'imposera à des circonscriptions territoriales plus ou moins vastes, suivant les produits, et dont les limites ne seront pas liées en fait à des investissements, à des volontés ou à des efforts locaux, mais dépendront des décisions prises à l'échelle des conseils d'administration et des directions commerciales des grandes entreprises de production.

Troisième Chapitre

LES PORTS DE L'ATLANTIQUE ET L'EXTENSION DE LEUR ARRIERE PAYS

Le réseau régional des communications ne subit aucune modification importante de tracé au XX^e siècle. Les projets ne manquent pas et sont tous inspirés par les intérêts propres aux ports de l'Atlantique. Ils sont marqués par une volonté constante de retrouver une prospérité que l'effondrement du premier empire colonial français au XVIII^e siècle leur avait partiellement arrachée. Les défenseurs des ports sont les promoteurs de vastes plans qui débordent le cadre même du territoire national ; ce ne peut être que dans des conditions historiques particulières que leur insistance tente d'en obtenir la réalisation. S'ils ne réussissent pas, il n'en reste pas moins que les campagnes qu'ils ont déclenchées, attirent l'attention sur les secteurs qui constituent l'arrière-pays proche de Bordeaux, La Rochelle et Nantes et conduisent à des mesures qui exercent une influence certaine sur l'économie des régions intéressées. Les désirs d'expansion lointaine sont liés, après le Traité de Versailles, aux problèmes plus immédiats des relations ferroviaires des ports français avec leur arrière pays, tant il est vrai que le chemin de fer apparaissait alors comme un des moyens efficaces d'hégémonie économique : la voie ferrée doit permettre à la fois, l'établissement de liaisons transversales en France et internationales en Europe, favorables au commerce des organismes portuaires de la Loire à la Gironde. Bordeaux dirige alors la lutte pour le trafic. La concentration des activités économiques françaises dans la région parisienne, le Nord et l'Est, pendant l'entre deux guerres, contribue à créer un souci permanent aux dirigeants des ports éloignés et les pousse à chercher une solution à leurs difficultés dans l'extension de leurs relations intérieures ; après la seconde guerre mondiale, La Rochelle cherche l'occasion d'être le point de départ d'un grand trafic routier.

Les techniques changent, le problème demeure : au delà de toutes les considérations internationales dont l'intérêt est évident, nous retrouvons la question fondamentale de la lutte d'intérêts économiques pour une harmonisation du développement des diverses régions françaises. Ici, l'activité du port dépend étroitement de celle des régions qu'il

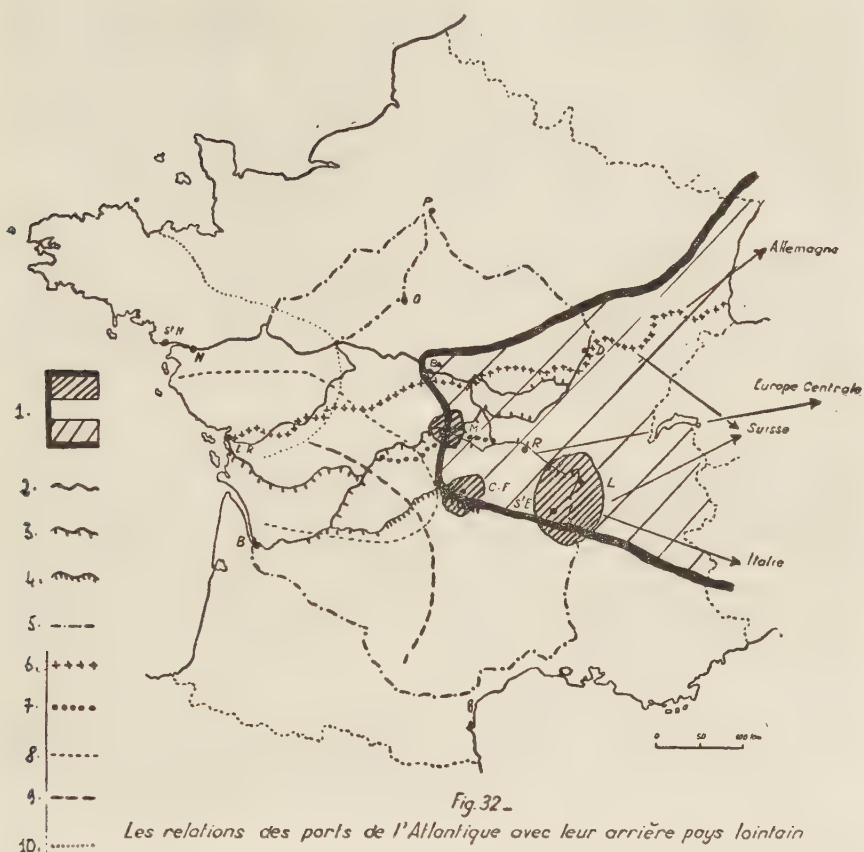
dessert. La solidarité qui les unit explique l'intervention directe des Chambres de Commerce de Bordeaux, Nantes et La Rochelle, en faveur des projets relatifs aux réseaux de transport et au développement des activités productives dans les régions du Centre et Centre-Ouest. Le ralentissement relatif de l'activité des organismes portuaires du littoral atlantique peut être regardé comme une conséquence de la réalisation de l'unité économique nationale.

I — *SOLIDARITE ET OPPOSITION D'INTERÊTS DES PORTS DE L'ATLANTIQUE.*

Le fonctionnement des trois lignes transversales ne donne pas satisfaction aux usagers des ports de l'Atlantique. A Nantes, La Rochelle et Bordeaux, l'impression subsistait, ne subsiste-t-elle pas encore aujourd'hui, que la faiblesse relative de leur activité était due au manque de moyen de transport terrestre. Les trois ports manquent de relations avec l'intérieur par canaux ou rivières ; à des degrés divers, ils sont liés à leur arrière-pays par des voies ferrées qui pénètrent plus ou moins la montagne ; les prolongements de la ligne Nantes-Saincaize vers Lyon et, dans une moindre mesure, vers Dijon n'échappent pas aux pentes et aux courbes.

Or, l'arrière-pays immédiat des trois ports n'offre guère de trafic massif. Les transformations économiques qui se sont produites dans le cours du XIX^e siècle ont amené l'amointrissement et parfois la disparition de certains trafics coloniaux qui avaient fait la richesse du littoral. Les formes d'économie qui se développaient dans le domaine agricole ou industriel se concentraient en effet en fonction de données nouvelles (marché parisien-bassins charbonniers du Nord...), et leur répartition favorisait le littoral de la Manche. Ce sommeil relatif de l'économie des régions de l'Ouest, du Massif Central et de ses confins a conduit les ports à des ambitions plus larges ; il les a amenés à désirer jouer un grand rôle dans le trafic de la Suisse que se disputaient déjà l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne sans même parler des ports français de la Manche et de la Méditerranée. La possibilité d'étendre l'arrière-pays plus loin vers l'Est était envisagée ; la guerre de 1914-1918 a bouleversé les courants établis et les ports de l'Atlantique ont quelque temps vu se développer largement leurs relations commerciales ; ils devaient faire de grands efforts pour tenter de les conserver ; pour cela ils ne pouvaient que porter une attention particulière à la qualité de leurs relations ferroviaires.

Dans ce domaine, Bordeaux peut être considéré comme moins favorisé que Nantes. Laissons de côté les liaisons vers Toulouse et au-delà qui nous amènent dans le terrain de la concurrence avec les ports méditerranéens ; bornons-nous à l'étude des lignes orientées vers le Centre : la ligne des vallées de la Dordogne et de la Cère conduit à Aurillac et ne peut acheminer que de faibles tonnages ; il en est de même pour la voie ferrée de Bordeaux à Clermont-Ferrand ; celle de Gannat apporte plus de satisfaction ; elle fait cependant l'objet de projets d'amélioration et même d'une construction suivant un nouveau



1. Zone où les ports de l'Atlantique cherchent à établir leur influence commerciale (en hachures serrées, principaux centres économiques).
 2. Voie ferrée offrant des pentes comprises entre 5 et 15 ‰.
 3. Voie ferrée offrant des pentes supérieures à 15 ‰.
 5. Acheminement des marchandises par des parcours techniquement avantageux (pentes et modes de traction).
 6. Projet d'aménagement de l'itinéraire routier La Rochelle-Zürich.
 7. Projet d'aménagement de la ligne de Bordeaux à Lyon.
- Limite de l'arrière pays desservi intensément par voie ferrée et par route au départ
8. du port de La Rochelle ;
 9. du port de Bordeaux ;
 10. du port de Nantes.

B : Bordeaux. — Bo : Bourges. — C.F. : Clermont-Ferrand. — D : Dijon. — L.R. : La Rochelle. — L : Lyon. — M : Montluçon. — N : Nantes. — O : Orléans. — P : Paris. — R : Roanne. — St.E. : Saint-Etienne. — St.N. : Saint-Nazaire.

tracé (1) ; elle favorise la recherche de débouchés dans la France de l'Est et l'Europe centrale, soit par Commeny, Moulins, Montchanin et Dijon, soit par ses prolongements au départ de Lyon. De Nantes et Saint-Nazaire vers l'Est, la ligne de la Loire offre des parcours relativement faciles ; la dépression charolaise ne présente pas d'obstacles analogues à ceux des autres parties du Massif Central septentrional. La Rochelle dépend pour ses liaisons, soit de la ligne de Gannat retrouvée à Limoges, soit de celle de Saincaize rejointe à Saumur par Niort et Thouars jusqu'à l'époque où l'électrification de la ligne de Bordeaux conduit à détourner le trafic par Poitiers et Tours. Les voies ferrées fondamentales pour les relations des trois ports sont en partie les mêmes, en tous cas en ce qui concerne les échanges lointains ; ainsi, de Lyon à Bordeaux ou Nantes, la même section est utilisée au départ, jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés. Une étroite solidarité les unit pour l'amélioration du système ferroviaire desservant leur arrière-pays, mais inévitablement il subsiste des oppositions d'intérêt : chaque port tente, bien entendu, de retenir la plus grande partie du trafic, de nouer des relations lointaines qui lui soient personnelles, mais cette politique se dissimule, parfois sous l'apparence d'une action commune. Bordeaux est à la tête du mouvement de modernisation de la ligne transversale ; c'est par les Bordelais et pour le triomphe de leurs intérêts que l'essentiel est tenté : organisme le plus important il est cependant mal desservi : indiscutablement, c'est lui qui peut le plus attendre des améliorations (Fig. 32).

II — LE ROLE DE BORDEAUX POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE DITE DU QUARANTE-CINQUIÈME PARALLÈLE AU LENDEMAIN DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE.

1° *Les conditions historiques.*

De grands projets sont élaborés au lendemain de la guerre, sous l'impulsion des Bordelais pour les raisons particulières que nous venons d'analyser. La bourgeoisie bordelaise veut profiter de la situation exceptionnelle où se trouve la France au lendemain de la victoire pour ouvrir un vaste arrière-pays aux ports de l'Atlantique et maintenir les positions commerciales acquises pendant le conflit. Elle sait gagner à ses intérêts d'autres volontés et la politique économique qu'elle préconise s'intègre fort bien dans les plans plus généraux visant à l'affirmation de la puissance économique française sur le continent : les projets relatifs à la Ruhr et ceux destinés à assurer à la France une position de choix dans les pays d'Europe centrale et orientale où depuis des années l'influence allemande s'était affirmée, relèvent d'une même conception.

Le Comité International Atlantique-Mer Noire, appelé encore Bordeaux-Odessa ou Comité de la ligne du quarante-cinquième parallèle exprime parfaitement les ambitions économiques françaises. L'instauration du régime soviétique arrête l'expansion des investissements français. L'incertitude de retrouver les positions du passé conduit les

(1) Cf. ci-dessous, p. 277-279.

milieux dirigeants de la finance et de l'industrie à chercher l'extension de leur influence dans les états balkaniques et centraux (2). Leur état d'esprit est parfaitement défini dans cette citation du Président du syndicat d'initiative de Bordeaux de 1926 :

« ... Il ne faut pas qu'il y ait des intérêts bordelais, saintongeais, rochelais ; il faut qu'il y ait des intérêts atlantiques ; il faut qu'en somme nous transformions notre rôle français en rôle européen... » (3).

La politique économique de la France est rapidement contrecarrée en Europe ; bientôt, les projets les plus ambitieux du début doivent laisser la place à des constructions plus réalistes ; adoptés dès le début par le Comité Suisse-Océan, ces projets sont bientôt ceux qui retiennent le plus l'attention. Une délégation bordelaise revenant de Genève en 1920 note que :

« ... La conception de la ligne du quarante-cinquième parallèle est une conception politique, non une conception économique. Il convient dans un intérêt national de ne pas refuser le concours qui peut être demandé. Mais ce n'est pas le Bordeaux-Odessa qui doit être au premier plan de nos préoccupations... » (4)

La différence faite par l'auteur entre conception politique et conception économique n'est pas fondée, car toute la propagande développée autour de ces projets n'a pour raison d'être que de justifier les moyens de satisfaire aux volontés d'expansion économique, mais nous retiendrons de ces affirmations que les armateurs et négociants bordelais s'attachaient surtout à la réalisation d'opérations immédiatement rentables pour eux et qui ne se confondaient pas toujours avec les visées plus larges des milieux financiers et industriels parisiens. C'est bien cet état d'esprit qui se retrouve dans le projet d'organisation d'une nouvelle réunion à Bordeaux à laquelle, précise-t-on :

« ... On y convoquerait non pas une foule orientale comme en 1919, mais les intéressés des parcours Bordeaux-Genève et Bordeaux-Strasbourg... » (5)

L'action de ces deux comités, composés en grande partie des mêmes hommes, tend à créer les conditions favorables à l'établissement d'un grand trafic de transit international à travers le Nord du Massif-Central. Pour cela, il convient d'obtenir les conditions techniques qui en permettraient l'acheminement. Les derniers grands projets ferroviaires dans la France centrale correspondent à cette conception. La documentation rassemblée à l'époque permet de saisir les échanges à travers la région. Elle nous permet aussi de suivre les efforts des ports de l'es-

(2) Des investissements seraient faits dans ces pays pour la construction de la voie ferrée et favoriseraient ultérieurement d'autres possibilités de pénétration économique.

(3) [38].

(4) [39].

(5) [38].

tuaire de la Loire à celui de la Gironde pour se constituer un arrière-pays capable d'alimenter un trafic substantiel.

2° La campagne politique.

Une vaste campagne de propagande soutenue par l'Etat, les hommes politiques et la presse se développe dans un double but : déterminer un courant favorable aux projets dans l'opinion publique et par là aux dépenses qu'ils peuvent éventuellement entraîner, créer de bonnes conditions autour des opérations financières qui les accompagnent. Nous en suivons les étapes principales parce qu'elles sont expressives de l'atmosphère entourant souvent les réalisations d'ordre économique.

Il ne se passe pas une semaine sans que la presse du Sud-Ouest fasse allusion au grand projet, et cela durant plusieurs années, pour tenir l'opinion publique en éveil :

« ... Il développe les raisons politiques, économiques et morales
« qui militaient en faveur de l'établissement immédiat comme sanc-
« tion des remaniements de la carte d'Europe, d'une barrière anti-
« germanique, suivant le mot heureux et bien justifié de Monsieur
« Géo Gérald, entre les états centraux et les pays ententophi-
« les... » (6).

« ... Bordeaux-Lyon c'est un tronçon de la future voie Bordeaux-
« Odessa préconisée avec un légitime enthousiasme et une rare
« clairvoyance par Monsieur le Ministre plénipotentiaire Paul
« Claudel et après lui par Messieurs Herriot, Géo Gérald et tant
« d'autres... » (7).

« ... Au Conseil d'Etat, c'est Monsieur le Conseiller Dusseiller
« qui nous salua éloquemment : notre marché est à prendre, nous
« dit-il, si vous ne le prenez pas, d'autres le prendront. Et par
« ces « autres » nous comprenions quel intérêt vital Genève atta-
« che à ce que notre influence ne soit pas diminuée dans la Con-
« fédération. Aussi ne fut-il pas seulement question de considéra-
« tions économiques et d'intérêts matériels mais encore d'influence
« morale en songeant surtout aux merveilleux efforts de la Suisse
« Française pour se soustraire ces dernières années, à l'emprise
« germanique... » (8).

Le 10 décembre 1921, la « Liberté » nous apprend que M. G. Gérald crée un Comité National d'expansion économique en Europe Centrale et Orientale : un office de renseignements fonctionne à Bordeaux sur les commerces possibles. Cet organisme est en liaison avec le Comité National Franco-Balkanique où G. Gérald se retrouve aux côtés de E. Herriot, L. Marin, P. Doumer, Benès, Politis, Venizelos, Titulesco. Le 14 mai 1924, une information datée de Belgrade signale que :

(6) Compte-rendu d'une conférence de GÉO GÉRALD, député, vice-président du Comité National des Conseillers du commerce extérieur dans « La France de Bordeaux et du Sud Ouest » du 7 février 1919.

(7) Article du 8 mars 1919 « La France de Bordeaux et du Sud-Ouest » consacré aux projets d'améliorations des relations de Bordeaux à Lyon.

(8) « France de Bordeaux et du Sud-Ouest », 26 juillet 1920. Compte-rendu d'une visite à Genève.

« ... Le tronçon de la grande voie européenne Bordeaux-Mer Noire compris entre Belgrade et Pojarevats, sera livré à l'exploitation le 20 mai... » (9).

Le rôle essentiel est tenu en cette affaire par la presse girondine ; cela souligne l'influence évidente des milieux bordelais dans l'ensemble de ces plans, car à Bordeaux, c'est l'activité du port, source de toutes richesses, qui est en jeu.

Les appuis recherchés pour faire aboutir les projets sont variés et le comité a mis à contribution des hommes politiques de plusieurs pays. Dès 1917, E. Herriot, entrant au Ministère des Travaux Publics télégraphie à G. Gérald :

« A fond derrière vous pour le Suisse-Océan... » (10).

G. Gérald déclare au Congrès international de 1926 (11), dont il assure la présidence que :

« ... Bénès (12), ministre des Affaires Etrangères a été un des premiers propagandistes de l'idée Bordeaux-Odessa et il m'a toujours encouragé, non seulement à Lyon, à Paris, mais aussi à Prague... » (13).

Le discours d'ouverture de cette réunion reflète nettement l'état d'esprit qui anime les comités depuis les débuts de leurs travaux :

« La France avait le devoir le plus impérieux de tirer parti de la paix. A l'expérience du passé, c'était le rail qui a paru devoir être organisé tout de suite au bénéfice des alliés. Ce rail nous l'avions quelque peu négligé dans le passé, nous n'avons pas su en tirer toute la portée pratique que, de l'autre côté du Rhin, on a hardiment, démesurément développé comme armature de l'hégémonie économique rêvée. Sans doute l'Allemagne avait le droit de défendre ses intérêts ; mais notre devoir à nous est de ne pas laisser s'appesantir sur l'Europe Centrale cette hégémonie lourde et tracassière à laquelle la plupart des pays contigus à l'Allemagne étaient livrés avant la guerre... On y (à l'Atlantique Mer Noire M. W.) a greffé le Brest-Hanoï, si mes souvenirs sont exacts, de façon à dégager de plus en plus ces pays de l'emprise allemande... » (13).

Le congrès de 1926 est une des dernières manifestations importantes du comité. Le déclin de son action est commandé par l'évolution de la situation internationale. La consolidation du régime soviétique et sa reconnaissance par le gouvernement du Cartel en 1925, suppriment

(9) « Petite Gironde », 14 mai 1924.

(10) [38].

(11) Cette manifestation est saluée par le Ministre des Travaux Publics : « ... Cordiales félicitations, ténacité et persévérance, action comités internationaux Suisse — Océan et Atlantique — Mer Noire. Regrets de ne pouvoir assister au congrès. Recevrai volontiers résolution et décisions. Désireux les faire aboutir. Amitiés. A. de Monzie ».

(12) BENES avait proposé, dès 1919, l'internationalisation des communications par chemin de fer.

(13) [38].

l'espoir de nouveaux investissements de capitaux et d'expansion économique en Russie ; le nom même de cet organisme ne correspond plus à aucune possibilité. Le développement de l'économie allemande appuyée par les Anglo-saxons menace rapidement les possibilités d'expansion de l'influence française en Europe Centrale. Les représentants des intérêts bordelais ont soutenu ces campagnes de propagande : cette politique devait, dans leur esprit, permettre d'arracher plus facilement une amélioration des relations transversales en justifiant sa nécessité par des considérations internationales ; mais eux-mêmes pensaient avant tout à leurs liaisons avec un vaste arrière-pays de la France Centrale, et éventuellement de la Suisse. C'est dans ce cadre restreint que les études de trafic ont été conduites.

3° *Le rôle économique de la ligne du quarante-cinquième parallèle.*

La ligne du quarante-cinquième parallèle est l'axe le long duquel les armateurs de la Gironde veulent établir leur influence ; cela suppose la création de contacts commerciaux suivis, une orientation de la production dont les effets, en cas de succès, doivent se faire sentir dans les activités régionales. La voie ferrée doit aussi permettre de capter une part du trafic maritime helvétique. Ces idées ne peuvent prévaloir que si les compagnies ferroviaires desservant le port sont disposées à des aménagements techniques et tarifaires. Un débat s'engage entre elles et les Chambres de commerce portuaires ; son déroulement permet d'apprécier le volume des échanges et certains traits de l'économie.

a) *Trafic des voyageurs : relations locales et relations internationales.*

Le congrès de 1926 dresse le bilan des imperfections de l'organisation des services sur les lignes transversales (14) : son principal reproche est l'emploi des mêmes convois pour assurer les relations locales et internationales, d'où la longueur des arrêts, la recherche de correspondances secondaires le long du parcours et la négligence de celles qui permettraient aux terminus d'établir des communications rapides entre l'Espagne et la Côte d'Argent, l'Alsace, la Suisse et l'Italie. Le Directeur du port autonome de Bordeaux souligne que l'organisme qu'il dirige est mieux situé qu'Anvers pour bien des relations maritimes (15), mais qu'il perd de la clientèle faute de liaisons ferroviaires satisfaisantes (16).

Les réseaux insistent dans leur réponse sur la faiblesse du trafic international qui exclut toute mise en circulation d'un convoi spécial. Des statistiques de 1929 nous renseignent sur l'ordre de grandeur de ce mouvement. Au maximum 1.500 voyageurs quittent chaque année Bordeaux pour la Suisse et l'Italie, en tenant compte de ceux munis de billets délivrés par des agences en France ou à l'étranger ; cela repré-

(14) Cf. p. 159.

(15) L'avantage de Bordeaux sur Anvers est de 163 miles pour New-York, 213 pour Panama et 607 pour Rio-de-Janeiro.

(16) De Berne à Bordeaux, les 950 km. sont parcourus en 23 h. 10, à 41 km. à l'heure de vitesse commerciale, alors que de Berne à Anvers le parcours long de 748 km. est accompli en 14 h. 48, à 50 km. heure de vitesse commerciale [38].

sente une moyenne quotidienne inférieure à deux voyageurs par train pour les parcours internationaux ; on ne saurait s'étonner du rôle local attribué aux trains desservant ces itinéraires.

EMISSION DE BILLETS INTERNATIONAUX VERS LA SUISSE ET L'ITALIE AU DEPART DE BORDEAUX SAINT-JEAN (17)

pour	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	Toutes classes
Suisse	12	39	19	70
Genève local	53	125	238	416
Italie	15	109	51	175
Modane local	7	14	42	63
Total	87	287	350	724

b) Trafic des marchandises : transit vers la Suisse et échanges interrégionaux.

Le transport des marchandises intéresse davantage les compagnies et les ports : ces derniers attendent l'adoption de tarifs qui les favorisent. C'est pour eux l'espérance d'étendre leur arrière-pays (18). La situation est complexe : les ports de l'Atlantique demandent au nom des intérêts nationaux des mesures tarifaires destinées à favoriser le transit international à travers la France ; ils réclament aussi des décisions qui les avantagent par rapport à Marseille ou au Havre ; cette volonté commune qui les unit disparaît devant leurs intérêts personnels, et à Bordeaux comme à Nantes ou à la Rochelle, on tente d'arracher aux réseaux des conditions particulières. Ces derniers se concurrencent entre eux et peuvent avantager un port au détriment d'un autre ; ils soutiennent celui dont le trafic emprunte le plus longuement leurs voies : l'utilisation d'itinéraires établis sur deux réseaux crée une situation médiocre pour l'extension de l'arrière-pays. La Rochelle desservi par l'Etat en souffre particulièrement. Bordeaux et Nantes sont constamment gênés dans leurs ambitions vers l'Est car leur satisfaction suppose l'emploi des rails du P.O. et du P.L.M. En dehors des conditions d'exploitation peu favorables, il apparaît que l'existence des oppositions d'intérêt entre compagnies ferroviaires ait beaucoup contribué à empêcher l'établissement de relations plus importantes des ports de l'Atlantique vers l'Est.

Le trafic avec la Suisse retient l'attention parce qu'il était le seul de quelque importance avant la guerre, durant laquelle il s'est considérablement accru. Il s'élève jusqu'à 500 tonnes par jour (19). La concurrence est vive entre les installations des littoraux français et italiens

(17) Lettre n° A 347 du 24 mai 1930 de l'Ingénieur de l'Exploitation chargé de l'arrondissement des chemins de fer du Midi, à Monsieur le Président du Comité Bordeaux-Europe Centrale [39].

(18) [57].

(19) Les relations avec l'Empire Austro-Hongrois étaient limitées : Trieste assurant une grande part des échanges.

pour répondre aux besoins de l'économie helvétique. Le tableau du nombre des wagons chargés atteste le déclin du rôle des ports français de l'Ouest, qui ne doivent leur trafic avec la Suisse qu'à une situation historique exceptionnelle.

NOMBRE DE WAGONS CHARGES DANS CINQ PORTS
A DESTINATION DE LA SUISSE (20)

	1918	1919
Bordeaux	12.008	3.573
Cette	29.782	24.163
Marseille	6.554	12.460
Gênes	2.054	39.391
Le Havre	1.713	1.080

Les exportations françaises évitent aussi les acheminements par voie ferrée : les vins de Bordeaux à destination de la Suisse et de l'Europe Centrale empruntent la voie maritime jusqu'à Rotterdam ou Hambourg puis le Rhin, l'Elbe ou les canaux.

Ce refus des négociants français et étrangers, d'employer la ligne du quarante-cinquième parallèle inquiète les dirigeants du port de Bordeaux parce qu'il empêche toute extension de l'arrière pays vers l'Est. Les critiques portent sur la longueur des délais de transport et sur la nécessité d'établir une politique tarifaire systématique, favorable aux marchandises en transit. Elles font l'objet de multiples exposés aux congrès des Comités. Le premier point est surtout développé dans une lettre de la Chambre de Commerce de Bâle :

« ... L'amélioration des relations ferroviaires entre Bordeaux et l'Europe Centrale répond à une réelle nécessité et tant que ceci ne sera pas chose faite, il faudra renoncer à tout espoir d'utiliser d'une façon continue les ports de l'Atlantique en général et celui de Bordeaux en particulier.

« Ce dernier port est le point de départ d'excellentes lignes de navigation, mais Bordeaux n'est pas accessible au trafic de l'Europe centrale par suite des mauvaises conditions dans lesquelles s'effectue le trajet terrestre. Toutes les tentatives faites nous ont créé des déboires et nous avons dû finalement abandonner le port.

.. .. .

« C'est donc à l'établissement d'itinéraires rapides que le comité d'action doit tendre tous ses efforts et notamment d'obtenir des compagnies du P.L.M. et du P.O. que les itinéraires existants soient observés.

« Comme exemple typique, nous vous citerons que les marchandes d'origine suisse destinées au Brésil et à l'Argentine sont embarquées à Southampton, alors que le port naturel pour l'Europe centrale serait Bordeaux par la « Sud-Atlantique », ligne

« dont les vapeurs équivalent ceux des lignes étrangères. Autre
 « exemple qui caractérise bien le port de Bordeaux : c'est qu'il
 « existe depuis Bâle des services de groupage pour tous les ports
 « du continent, Le Havre, Dieppe, Boulogne, Anvers, Rotterdam,
 « Hambourg, Lübeck, Marseille, Gênes, etc... Pour tous ces ports
 « sans exception, il existe des itinéraires rapides qui sont tou-
 « jours observés. Si nous expédions une marchandise à Bordeaux,
 « ou bien nous devons envoyer la marchandise longtemps avant
 « et avoir les aléas et les frais de séjour sur le quai, ou alors
 « courir le risque de manquer le départ du navire. Nous som-
 « mes convaincus que le jour où il existera entre Bordeaux et
 « Genève une ligne régulière, il nous sera possible de mettre sur
 « pied un trafic de groupage, mais la condition essentielle est tou-
 « jours la même ; c'est que le trafic se fasse d'une façon régulière.
 « Ce qui est possible de Bâle à Gênes ou de Bâle à Anvers à tra-
 « vers plusieurs pays, doit pourtant également être faisable en
 « transit par un seul pays.

« Nous nous sommes appesantis sur cette question, car nous
 « avons la conviction absolue que tous les efforts resteront sans
 « résultat positif tant que la régularité du transport laissera tant
 « à désirer... » (21).

L'irrégularité des acheminements sur les relations transversales écarte les marchandises du passage par le littoral atlantique. Elle est telle qu'il convient de leur imposer des détours si on ne peut les expédier par un autre port. Un représentant de Saint-Nazaire déclare qu'on y envoie les colis de Suisse et de Lyon, par Paris et par le Chemin de fer de Ceinture pour éviter de leur faire manquer les navires.

Les nécessités d'accords tarifaires entre administrations ferroviaires sont soulignées dans une note du Ministère des chemins de fer tchécoslovaques qui porte témoignage des efforts accomplis pour renforcer l'influence économique française en Europe Centrale, et du rôle particulier de Bordeaux dans le cadre de cette politique.

« ... 1°) L'importation en Tchécoslovaquie et l'exportation de
 « Tchécoslovaquie par le port de Bordeaux, seront facilitées par
 « un tarif direct entre la France et la Tchécoslovaquie, actuellement
 « à l'étude.

« 2°) Dans le but de favoriser les transports entre le port de
 « Bordeaux et les états limitrophes de la Tchécoslovaquie à l'Est,
 « toutes les stations ferroviaires qui se trouvent sur la frontière
 « polono, roumano et hungaro-tchécoslovaque seront comprises
 « dans le tarif direct franco-tchécoslovaque.

.. .. .

« L'élaboration du trafic direct Bordeaux-Odessa est pour une
 « période plus éloignée et doit être précédée de la réalisation suc-
 « cessive des tarifs directs partiels à établir entre les chemins de
 « fer des états limitrophes et interposés... » (22).

Le congrès soumet l'ensemble des doléances et suggestions aux direc-
 tions du P.O. et du P.L.M. Les administrateurs des compagnies fer-

(21) Lettre de la Chambre de Commerce de Bâle, lue au congrès de 1926 [38].

(22) [38].

roviaires répondent que les délais de transport ne peuvent être améliorés que par de meilleures conditions techniques d'exploitation (23), ils rappellent l'existence du tarif PV 300 qui met Bordeaux à égalité avec tous les ports français de l'Atlantique pour la réexpédition vers Modane, Genève-Cornavin, Vallorbe et les Verrières (24). Mais les protestations bordelaises visent l'attitude de la direction du P.L.M. : on l'accusait de favoriser Marseille par la création d'un tarif avantageux pour la Suisse ; le réseau assure sur ses voies tout le parcours français. Il s'oppose à un accord avec le P.O. et les ports de l'Ouest sont les victimes. Le congrès reproche encore aux réseaux leur inaction dans la lutte contre la concurrence étrangère alors que les compagnies de navigation, syndicats de transitaires et entrepreneurs de camionnage sur le port consentent des réductions atteignant jusqu'à 10 % de leur tarif (25). La Reichsbahn agit autrement : une circulaire récente de ses services s'intitule :

« ... Pour la captation du trafic... »

Le trafic international est trop restreint pour justifier des dépenses d'équipement ferroviaire ; les améliorations du réseau conditionnent cependant l'essor du transit. Leur rentabilité doit alors être démontrée pour les échanges interrégionaux, voire locaux, avec ou sans lien avec le port de Bordeaux. Les représentants des municipalités et des Chambres de commerce des régions traversées par la ligne sont assez indifférents aux vastes perspectives agitées par les Comités. Les problèmes d'activité portuaire, au premier plan à Bordeaux, s'effacent devant ceux de la recherche de matières premières et de débouchés ; l'intérêt se porte rarement sur les marchés extérieurs (26).

Les régions traversées attendent, d'une amélioration des conditions de transport, la possibilité de s'industrialiser plus aisément. Les usines hydro-électriques se multiplient : la production énergétique devrait permettre de traiter de grands tonnages de matières premières s'ils pouvaient arriver ; à l'époque, on ne concevait pas l'idée que l'énergie puisse être utilisée au loin ; l'exemple des Alpes montrait le lien souvent étroit de la chute et de l'usine. Les villes industrielles du Centre peuvent profiter de l'élan reçu pendant la guerre pour développer la gamme de leurs productions. Roanne abrite des tanneries dont l'ap-

(23) Sans mettre en doute cette affirmation, on est étonné des différences de délais existant sur les chemins de fer français et allemands pour des envois par wagons complets :

parcours	kilomètres	délais
Bâle-Hambourg	1.400 km.	48 heures
Marseille-Genève	508 km.	72 à 96 heures

(24) Ce tarif ne s'appliquait qu'à quelques produits ; le congrès en demande l'extension à toutes les marchandises débarquant habituellement dans les ports de l'Atlantique.

(25) Les réseaux français, lorsqu'ils consentaient des tarifs spéciaux, ne les appliquaient que par voie de détaxe une fois les marchandises réexportées. Cela empêchait l'établissement de prix fermes ; cela immobilisait des capitaux et conduisait les expéditeurs à éviter tout transit par la France.

(26) [39]. Voir particulièrement le rapport de MAX-SORRE sur le point de vue des organismes régionaux consultés (Municipalités, Chambres de Commerce et d'Agriculture) sur l'aménagement des relations ferroviaires.

provisionnement, établi de longue date par le Havre, est prévu par Bordeaux pendant la guerre ; cet acheminement pourrait être maintenu en réservant à ce trafic des conditions avantageuses. Les produits livrés à la consommation par la cité sont de valeur suffisante pour supporter les hauts tarifs ; ceux destinés à l'exportation vers l'Amérique du Sud et l'A.O.F. emprunteraient la ligne. Les industries de Montluçon sont en pleins progrès ; elles peuvent alimenter des courants de trafic puissants : aciers spéciaux vendus avant guerre jusqu'en Allemagne, fonte, matériel fixe de chemin de fer, glaces, lingerie. Des activités nouvelles s'installent dans la ville : usines de produits chimiques et de fabrication du caoutchouc. La voie ferrée a un trafic de marchandises faible, concurrencé par le canal de Berry ; les projets d'amélioration pourraient permettre de transporter les produits lourds à bas prix. Les milieux économiques et politiques de Montluçon, suivis par ceux de Guéret, craignent que les projets d'aménagements ferroviaires, inspirés du passé relèguent les villes sur une voie de second ordre. Le nouveau tracé est approuvé à Aubusson dont les tapisseries s'approvisionnaient en laine d'Australie à Bordeaux ; la ligne desservirait la petite cité, dont les produits de très haute valeur, 15.000.000 de francs en 1902, pouvaient être grevés de prix de transport très élevés.

Le trafic agricole doit être important tout le long de l'itinéraire, le souhait unanime est que le chemin de fer facilite les relations commerciales et favorise l'accès du bétail du Limousin et du Périgord, des farines et des fruits à de nouveaux marchés.

Les enquêtes ne conduisent que rarement à l'approbation des projets des Comités. Il est remarquable qu'aucun des organismes de Limoges, interrogés sur l'opportunité de ces réalisations, n'ait éprouvé le besoin d'émettre un avis, bien mieux, ils ont négligé l'envoi de toute documentation, permettant d'apprécier les échanges nécessaires à la ville. La ligne intéresse des marchandises pressées et de faible tonnage, le trafic est surtout considéré comme devant être national. Il paraît cependant que des progrès puissent être réalisés notamment en étendant la part du transit, mais cela suppose l'existence de plusieurs conditions : les transports terrestres et maritimes doivent être fréquents et réguliers ; des tarifs doivent être conçus pour avantager la clientèle et aussi lui permettre de connaître le prix global de transport comme si elle n'avait à faire qu'à une seule compagnie : des organismes commerciaux, telles les bourses pour certains produits, doivent être créés à Bordeaux car les marchandises sont orientées vers les centres où toutes les opérations peuvent se réaliser.

4° Les projets d'aménagement du réseau ferroviaire.

Les vœux des ports de l'Atlantique ne peuvent aboutir sans un aménagement du réseau ferré, qui seul peut autoriser l'espérance d'un développement du trafic international. Mais les échanges interrégionaux existants ne justifient pas de lourds investissements qui ne sont d'ailleurs pas réclamés par les industriels de l'arrière-pays français. Deux séries de projets sont envisagés : l'un porte sur une construction nouvelle reliant plus directement Limoges à Saint-Germain-des-Fossés par une ligne à double voie, à pentes et courbes permettant la vitesse,

l'autre sur l'électrification des transversales, le changement de traction améliorant le rendement des lignes (27).

639 kilomètres séparent Bordeaux de Lyon, en passant par Montluçon : une partie de l'itinéraire est construite suivant des conceptions excluant la charge et la vitesse : 150 kilomètres ne sont même équipés que d'une voie unique. La nécessité d'améliorer cette relation est affirmée en même temps que prennent corps les plans d'expansion en Europe Centrale : c'est dans la perspective de la création d'une ligne internationale Bordeaux-Europe centrale que tous les projets sont conçus. Une lutte serrée oppose les puissances européennes en Europe centrale et orientale. Dès 1908, l'idée d'une grande ligne transeuropéenne aboutissant à un port français est retenue, elle doit favoriser après sa construction l'expansion financière et économique française (28).

En 1912, les services techniques de l'Orléans proposent un tracé nouveau exigeant une dépense de 550.000.000 de francs. La proposition est reprise en 1918 avec de légères retouches, le coût de sa réalisation est chiffré à 791.000.000 de francs. La ligne doit unir La Jonchère à Saint-Germain-des-Fosses coupant la voie déjà construite à Commeny. La construction commencerait à l'est de cette ville pour éviter à bref délai les courbes à faible rayon, les longues pentes et les ouvrages d'art de résistance insuffisante, nombreux jusqu'à Gannat. L'effort financier nécessaire n'a jamais été consenti : les ruines de la guerre placent l'Etat dans une situation médiocre, les compagnies de chemins de fer se déclarent incapables d'assurer les frais de l'opération, quant aux banquiers, ils préfèrent les placements plus sûrs et proposent un prêt de capitaux en exigeant un intérêt de 18 %. L'entreprise n'est pas davantage possible en 1926, aussi les congressistes renoncent à réclamer des réalisations onéreuses : la simple suppression des rebroussements de Saint-Sulpice-Laurière et de Gannat exige trop d'argent, celui de Périgueux avait été supprimé pendant la guerre pour faciliter les transports militaires. C'est sans bourse délier qu'on souhaite des réalisations efficaces dans la lutte contre Hambourg, Anvers et Gênes, pour la conquête du trafic de transit international. Le réseau ferré ne subit donc pas le moindre remaniement ; l'électrification se développe par ailleurs sans intéresser les voies transversales. L'évolution de la situation politique en Europe, la crise, l'essor du trafic routier, conduisent à classer définitivement tous les plans de construction ou simplement d'amélioration du système ferroviaire : d'ailleurs, les marchandises n'empruntent pas cet itinéraire.

Tous les efforts entrepris pour étendre l'arrière-pays des organismes portuaires de la Gironde très loin vers l'Est ont échoué. Le rayonnement, même limité aux régions du Centre, ne peut être escompté que partiellement d'améliorations techniques du réseau intérieur des communications : l'établissement des relations commerciales avec l'étranger et avec les secteurs français desservis est décisif pour orienter les marchandises vers le port. Une action persévérante peut seule assu-

(27) L'électrification est envisagée sur un plan plus général que celui de l'amélioration des relations ferroviaires entre le littoral Atlantique et l'intérieur. Cf. p. 148-153.

(28) La date de 1908 figure comme origine de tous ces projets dans le discours d'ouverture du Congrès de 1926, déjà cité.

rer le soutien du trafic : elle se traduit par des avantages tarifaires pour certains produits importés ou exportés, par l'orientation donnée à la production régionale dans les usines qui sont avantagées pour leurs achats et leurs ventes si elles utilisent le port de Bordeaux.

III — LA ROCHELLE ET LA CRÉATION D'UN ITINÉRAIRE ROUTIER (29).

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, les ports français de l'Ouest retrouvent leur souci d'améliorer leurs relations avec leur arrière-pays pour permettre l'accroissement du trafic. La Rochelle est celui qui tente maintenant l'action la plus énergique. On retrouve ici la même confusion que précédemment, entre des projets destinés à favoriser des échanges plus actifs en étendant le rayon d'action du port, et d'autres, orientés vers une conquête du trafic helvétique. La situation politique impose cette fois la Suisse comme limite, aux auteurs de ces plans et imprime un caractère militaire à certaines constructions étudiées.

1° *Continuité et originalité des perspectives.*

Les projets d'aménagement d'un itinéraire routier La Rochelle-La Pallice-Niort-Poitiers-Châteauroux-Bourges-Nevers-Autun-Zürich son évoqués fréquemment depuis quelques années. Ils s'inscrivent dans la même ligne que l'action menée par Bordeaux pour l'établissement de ses relations avec l'Est.

« ... En 1918, désireuse de se soustraire à l'hégémonie économique de l'Allemagne, la Suisse demandait à la France de lui « ouvrir sur l'Atlantique, un port lui permettant d'assurer son « ravitaillement et l'expédition de ses produits à l'étranger.

« Le port de La Rochelle-Pallice qui, de tous les ports français de l'Atlantique, se trouve le plus rapproché de la Suisse, sembla désigné pour remplir cet office.

« Mais l'appel de la Suisse ne fut pas entendu, le trafic prit un autre chemin.

« Savone, Gênes, Rotterdam et Anvers virent leur tonnage s'accroître dans des proportions importantes et, en 1948, le total « du trafic suisse opéré dans ces ports dépassait 2.600.000 tonnes « (sur un trafic maritime global de 3.000.000 de tonnes), alors qu'au « cours de la même année, l'ensemble des ports français totalisait 174.000 tonnes... » (30)

Le trafic de transit est regardé comme une source d'activité pour le port, mais on compte aussi sur le développement des régions proches du littoral pour alimenter des courants puissants. Bordeaux s'est appuyé,

(29) La documentation relative à cette question provient en partie d'enquêtes menées à La Rochelle ; l'essentiel est constitué par une étude que nous a remise la Chambre de Commerce de La Rochelle [155]. Toutes les citations sont extraites de cette brochure.

(30) Discours radiodiffusé du Président de la Chambre de Commerce de la Vienne, le 12 mai 1953.

vainement d'ailleurs, sur de vastes plans politiques pour obtenir le triomphe de ses vues ; La Rochelle compte sur certaines conceptions stratégiques pour insister sur la nécessité de satisfaire ses projets. On lit à la page 2 du document de la Chambre de Commerce quelques lignes sur les avantages de la situation géographique du port de La Rochelle :

« ... Il présente tout d'abord un avantage incontestable pour « notre défense nationale. Sans vouloir développer ce point, nous « rappellerons qu'il a son importance, surtout depuis la création « de Châteauroux comme base américaine.

« Au surplus, la situation de la Pallice, n'a pas échappé aux « hautes instances nationales et internationales. C'est ainsi que « le plan d'Ottawa prévoit la création d'autostrades vers le Rhin « et l'Allemagne et, notamment, l'une d'entre elles partant de « la Pallice... »

Il est encore affirmé plus loin que le ravitaillement de l'aérodrome américain de Châteauroux nécessite la création d'un grand port pétrolier à la Pallice avec des liaisons rapides vers le Berry (p. 29). Il est d'ailleurs remarquable de noter que l'ensemble de ces projets est né à Châteauroux et non dans le port, et que, sur l'initiative de la Chambre de Commerce de cette ville une proposition de loi a été déposée le 30 décembre 1952 par des députés de l'Indre réclamant la construction d'une transversale routière (p. 1).

Nous sommes donc en présence d'une série de projets d'inspirations variées ; ils ne se recouvrent pas exactement dans leur but et leur tracé, mais ils se confondent souvent dans l'esprit de ceux qui sont favorables à l'élaboration d'une transversale routière.

2° Les bases économiques du projet.

L'aménagement d'un itinéraire routier en complément des relations ferroviaires est indispensable. Il est lié au rôle du port de La Pallice comme agent de l'essor économique de vastes régions. Le port en eau profonde et disposant d'une excellente rade offre de grandes supériorités sur ses voisins. L'accroissement du tonnage des pétroliers est constant ; les tankers, dont beaucoup atteignent 35.000 tonnes, peuvent aisément accoster, alors que des difficultés et parfois des impossibilités existent à Donges et Bec d'Ambès. Le port peut encore accroître son rôle comme agent de distribution des produits pétroliers. Un projet de pipe-line Suisse-Océan est à l'étude. Si des aménagements ne sont pas entrepris, on peut prévoir que les plus grands pétroliers cesseront de fréquenter les ports du littoral atlantique. On conçoit que le comité d'action du Grand Port de La Rochelle-Pallice use de tous les arguments possibles pour s'assurer un important trafic de carburants liquides. L'industrie pétrolière est déficiente dans le port charentais qui ne compte ni raffinerie, ni organisme de stockage volumineux. Or, on sait que la baisse généralisée du trafic charbonnier dans les ports de l'Ouest a été compensée par l'augmentation du trafic pétrolier (31) :

(31) Cf. PAVARD-CHARAUD [362] et également [151]. Chambre de Commerce de Nantes, 1949-1950, p. 308-312.

si cela n'est pas le cas faute d'installations satisfaisantes, on enregistre une sensible réduction du volume des importations. En 1952, les entrées de produits pétroliers se sont élevées à 330.000 tonnes.

Les engrais doivent être le second élément fondamental du trafic rochelais. L'arrière pays du port s'étend à une région où la consommation en est médiocre ; les rendements sont faibles et peuvent être accrus ; l'accroissement de la production serait susceptible d'alimenter de nouveaux courants d'exportation de produits alimentaires ; de même, la Suisse est grande consommatrice d'engrais pour son agriculture : 200.000 tonnes de phosphates sont importées chaque année. La Rochelle pourrait devenir un grand port phosphatier. L'acide phosphorique est indispensable à toute la vie agricole, tant pour la fertilisation du sol que pour la minéralisation des animaux ; ceux-ci atteignent en poids de viande, ou en quantité fournie de lait, des chiffres plus élevés lorsque les aliments consommés, tubercules ou fourrages, sont phosphatés.

Enfin, La Rochelle doit partager avec les ports italiens qui en ont le monopole, le rôle du ravitaillement de la Suisse en blé. L'établissement d'un port céréalier bien équipé en organismes de stockages s'impose ; il pourrait servir aussi bien aux importations qu'aux exportations. La construction d'un silo de 10.000 tonnes est à l'étude. Le trafic moyen porte sur 60.000 tonnes environ aux entrées (orge du Maroc et surtout maïs d'Amérique du Nord et du Sud), autant aux sorties, avant tout du blé des départements compris entre le Bourbonnais, le Berry et le littoral.

La création d'un lien étroit avec le port maritime vivifierait l'activité industrielle de tout l'arrière-pays : une série d'entreprises moyennes et produisant des marchandises de valeur utiliserait les avantages offerts par la circulation routière pour accroître leur aire de vente ; de nouvelles usines se créeraient. Le projet repose donc sur des vues d'avenir, et on compte davantage sur les effets éventuels du développement économique dépendant de la route pour en justifier la construction qu'on ne s'appuie sur des données actuelles pour en démontrer la nécessité.

3° *L'aménagement de la route (32).*

La route prévue à des fins économiques doit aboutir à un secteur de la Suisse industrialisé : Zürich semble le lieu le plus favorable ; le fait d'éviter un transbordement de la péniche au train, peut orienter les échanges vers la route, alors qu'à Bâle la navigation rhénane ferait une concurrence active. Les projets sont doubles : d'une part la construction d'une autoroute en direction du Rhin, dont le caractère stratégique est évident, d'autre part l'aménagement d'itinéraires déjà utilisés, pouvant servir aux mêmes fins, mais surtout préconisés par les intérêts économiques régionaux.

En s'attachant à cette dernière perspective, il semble que le tra-

(32) Les relations ferroviaires sont considérées comme établies par des lignes satisfaisantes par suite de leurs caractéristiques techniques. Les pentes y restent assez faibles. Sur les 840 kilomètres de La Rochelle à Belfort, 226 seulement ont des pentes supérieures à 10 ‰ dont 37 présentent une pente de 12 ‰. Il est vrai que le parcours prévu emprunte de Chagny à Dole une ligne fermée au trafic des voyageurs et sur le point d'être déclassée !

fic sur la relation choisie, ne justifie pas la construction d'une autoroute (33) : dans l'état actuel de la circulation il ne saurait même déterminer une priorité quelconque pour l'aménagement des routes employées.

Sections	Nombre de passages		Kilomètres	Observations : Routes communes
	1950	1955 (34')		
La Rochelle-Bifurcation route N° 22	1.302	2.385	10	Bordeaux-Nantes
Bifurcation route N° 22-Mauze	521	923	29	
Mauze-Niort	1.508	2.077	23	
Niort-Saint-Maixent	1.053	2.885	23	Paris-Bordeaux
Saint-Maixent-Lusignan	576	1.280	26	
Lusignan-Croutelle	576	1.729	15	
Croutelle-Poitiers	2.084	3.651	7	
Poitiers-Chauvigny	689	1.488	23	
Chauvigny-Le Blanc	345	639	37	Paris-Toulouse
Le Blanc-Lothiers	503	774	44	
Lothiers-Châteauroux	1.244	2.553	15	
Châteauroux-Charost	503	1.140	50	
Charost-Bourges	652	1.323	23	
Bourges-Nérondes	344	588	35	Paris-Lyon
Nérondes-Clos-Rey	314	612	38	
Clos-Rey-Nevers	1.642	2.843	4	
Nevers-Château-Chinon	324	548	66	
Château-Chinon-Autun	331	548	37	

Entre La Rochelle et Autun, seule partie de l'itinéraire dont le tracé soit fixé, 83,8 % du kilométrage enregistre moins de mille passages par jour (41,8 % de 500 à 1.000, 42 % moins de 500) ; quelques tronçons représentant 82 kilomètres comptent plus de 1.000 mouvements quotidiens ; ce sont pour beaucoup ceux qui correspondent à l'accumulation des trafics de plusieurs routes : 2.084 passages sur 7 kilomètres de la nationale 10, 1.244 sur 15 kilomètres de la nationale 20 et 1.642 sur 4 kilomètres de la nationale 7, respectivement aux abords de Poitiers, Châteauroux et Nevers. On conçoit qu'il faudrait un extraordinaire accroissement du trafic pour justifier des mesures particulières pour des routes si moyennement fréquentées. On voit mal quelle base économique pourrait y faire croire. L'appréciation que nous portons sur ce projet est sans doute partagée par les représentants des intérêts économiques des régions traversées où il n'a jusqu'ici rencontré que peu d'écho. La presse parisienne y a fait allusion une fois pour des mobiles plus politiques qu'économiques ; la presse du Sud-Ouest y a consacré quelques développements (34), mais l'ampleur de la campagne n'a rien de comparable à celle qui fut entreprise par Bordeaux voici trente ans.

(33) Cf. ci-dessus.

(34) Cf. « Sud-Ouest » et « La Nouvelle République de Bordeaux et du Sud-Ouest ». Editions : La Charente-Maritime, 22 et 23 septembre 1953.

(34') Depuis la rédaction de notre thèse, la carte d'intensité de la circulation routière en 1955 a été publiée ; le volume total s'est accru sensiblement sur toutes les actions, mais le trafic est encore faible, ici, comparé à celui des principaux itinéraires routiers français.

Conclusion : Les ports de l'Atlantique et l'économie régionale.

Les dirigeants des ports de l'Atlantique sont à la recherche constante de trafics nouveaux pour retrouver une grandeur commerciale passée. Ils restent persuadés que cela dépend essentiellement des conditions matérielles des relations avec l'arrière-pays, tous leurs projets conduisent à la construction ou l'aménagement de voies de circulation qui doivent permettre de repousser les limites de la zone d'influence portuaire et d'y stimuler toutes les branches de l'économie. Ces vues tiennent-elles compte des facteurs économiques caractérisant la situation actuelle ? Il ne semble pas. Les trafics massifs exigent des installations de plus en plus complexes pour les opérations de chargement ou de déchargement et de stockage ; leur amortissement suppose une utilisation satisfaisante ; les courants d'échanges tendent à s'orienter vers les points les mieux équipés. Le trafic charbonnier s'efface devant celui des produits pétroliers. Ce dernier suppose des aménagements particulièrement onéreux ; Bordeaux et Nantes pourvus de raffineries ont un trafic actif. La situation de La Rochelle est moins favorable.

Les trois ports sont en lutte permanente, ils sont à l'affût de toutes les possibilités de se voir retenus pour des trafics assurés : visibles pour le pétrole, ces oppositions ne le sont pas moins pour les céréales ; l'installation d'un silo est âprement disputée entre Nantes et La Rochelle. Le premier port obtient grâce aux raffineries de Donges, d'être le point de départ d'un pipe-line vers Metz, réservé aux usages militaires (35) ; les représentants de Nantes élèvent des protestations contre les projets d'itinéraire routier défendus à La Rochelle ; ils estiment que la Basse-Loire doit être retenue comme point d'aboutissement ; ils justifient ces vues par son importance industrielle et l'intérêt touristique du Val-de-Loire (36) (Fig. 32).

L'importance des trafics divers (37) suppose des lignes maritimes régulières, nombreuses, offrant des départs assez proches les uns des autres dans les principales directions. Il est évident que seuls les plus grands ports offrent ces avantages ; pour qu'une organisation de ce type soit possible, il faut un arrière-pays productif. Les régions voisines du littoral atlantique ne correspondent pas à cette définition. N'est-ce pas un leurre de penser que la construction d'une voie ferrée ou d'une route peut remédier à cet état de choses ? Le rapport du Comité d'action du port de La Rochelle souligne à juste titre la faiblesse relative des rendements agricoles et pense que de larges excédents pourraient être produits : c'est assurément exact, et il est vrai que l'apport de phosphates favoriserait cette évolution, mais cela supposerait d'abord que les exploitants puissent en acheter, en second lieu si de meilleures récoltes de blé étaient produites, on voit mal ce qu'il en adviendrait dans les conditions économiques actuelles où il est difficile d'absorber ou d'exporter des excédents. Il en va de même des autres produits soumis aussi à l'étroitesse du marché de consommation.

(35) MEYNIER [350]. Les travaux ont débuté en 1953.

(36) CROUBOIS [309].

(37) 60.000 à 100.000 tonnes aux exportations à La Rochelle : conserves, bière, vinaigre, automobiles, tracteurs, tissus, produits chimiques et pharmaceutiques, pneumatiques, ciment.

Le Centre et le Centre-Ouest sont compris dans ce vaste secteur de la France où l'économie est en sommeil, où les activités industrielles se ralentissent. Des répercussions inévitables affectent le trafic des ports ; on parle d'implantation d'industries nouvelles, mais en attendant leur création, ce sont des usines qui ralentissent leur production ou ferment. Les rares entreprises s'installant, dépendent souvent de grandes firmes industrielles qui dirigent vers elles les matières premières nécessaires, prennent les pièces élaborées en vue d'envoi vers des chaînes de montage ou des entrepôts de vente ; on peut douter que ces nouveaux échanges se tournent vers des ports ne disposant pas de toutes les possibilités techniques et commerciales offertes par les grands organismes du littoral de la Manche, de la Méditerranée ou même de la Mer du Nord. Les trois ports de l'Ouest, chacun avec des caractères qui leur sont propres, sont avant tout des ports régionaux au rayonnement restreint, ils bénéficient d'un trafic de divers, important, et cherchent à retenir des mouvements de produits lourds dont le volume fixé par des répartiteurs nationaux, leur assure un minimum régulier d'échanges. Médiocrement reliés à leur arrière-pays, ils tentent d'arracher des améliorations du réseau régional de transport qu'ils rendent responsable de leurs difficultés ; ils ne prennent pas nettement conscience que le problème est plus grave et que sa solution réside dans des transformations profondes de l'économie régionale qui ne dépendent pas d'eux et dont on voit mal comment elles se réaliseraient dans la conjoncture actuelle.

Quatrième Chapitre

LE PERFECTIONNEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT ET SES EFFETS SUR LES PHÉNOMÈNES DÉMOGRAPHIQUES ET SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

La répartition de la population se modifie profondément en un siècle ; le développement urbain s'affirme, de nouveaux équilibres démographiques ruraux s'ordonnent. La nature même des mouvements humains se transforme (1). Les migrations temporaires retiennent particulièrement l'attention des auteurs qui étudient les déplacements humains au XIX^e siècle (2) ; les migrations définitives se produisent déjà mais attirent moins l'intérêt parce que la population des campagnes n'en diminue pas pour autant ; elles ont une origine lointaine (3) et se poursuivent au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle ; elles se traduisent alors par le dépeuplement rural et alarment une partie de l'opinion publique. Oubliant leur existence antérieure, d'innombrables auteurs veulent y voir l'effet des facilités de circulation, mettant le rural au contact des « agréments » de la vie urbaine. Cette explication à base strictement psychologique a été maintes fois développée ; elle est souvent reprise mais ceux qui s'y réfèrent ne le font qu'avec un appel à des correctifs économiques (4). Le débat sur ce thème n'est jamais achevé (5).

(1) Cf. leurs caractères actuels. P. 472 et suivantes.

(2) ARBOS [388]. MAUCO [411]. Données sur les entrées et sorties de quelques départements :

	Sorties	Entrées		Sorties	Entrées
Allier	820	1.190	Puy-de-Dôme ...	16.650	1.350
Nièvre	473	890	Vienne	500	500
Cher	530	3.190	Dordogne	250	560
Indre	750	1.100	Gironde	—	2.770
Indre-et-Loire ..	1.350	80	Corrèze	1.700	—
			Creuse	15.000	—

(3) MERLIER [412].

(4) LE COUR-GRANDMAISON exposant les remèdes à l'exode rural affirme que l'essentiel est une crise morale, une crise de civilisation, mais il commence par constater que l'agriculture est un métier qui ne paye pas et il déclare qu'il convient d'abord d'agir à ce point de vue, car la restauration spirituelle est une entreprise de longue haleine [403].

(5) Voir une controverse récente dans Revue de géographie alpine 1947, articles de ESTIENNE [402] et de GACHON.



Fig. 33. Le rail et la répartition de la population

La ligne de Vierzon à Saincaize (en traits et points épais), dans sa traversée du département du Cher, parcourt des zones de peuplement dense (secteur industriel à l'Ouest de Bourges) ou de peuplement faible (secteur rural à l'Est de Bourges) ; la nature des activités humaines et non les facilités des communications décide des caractères du peuplement.

Les moyens de transport exercent une influence directe plus que discutable : A. Meynier a pu montrer de façon précise une dépopulation plus intense dans les communes à l'écart d'une desserte satisfaisante que dans les autres, dans certains secteurs du Massif Central (6). Le fait capital est que ni le chemin de fer, ni l'automobile, ne se sont avérés susceptibles d'arrêter le mouvement ; ils ne l'ont pas fait naître, ce n'est pas même la proximité immédiate de la gare qui en a accru la rapidité. Les transformations économiques de tous ordres qui se sont réalisées et se réalisent encore sous nos yeux, en fonction de nouvelles conditions d'échange et de production, sont décisives pour l'explication de l'ensemble de ces phénomènes démographiques. Ainsi le long de la même ligne de chemin de fer, celle de Vierzon à Saincaize, les densités de population des communes traversées se modifient suivant qu'on se trouve dans la zone industrielle entre Vierzon et Bourges ou dans la zone rurale qui est au-delà : le rail n'a pas fait naître l'uniformité du peuplement, mais la différence des activités humaines en a déterminé la diversité (fig. 33).

Une étude supplémentaire de l'exode rural apparaît inutile ; par contre, des précisions peuvent être apportées sur l'influence des facilités de circulation sur la composition des populations et sur certains aspects de l'évolution urbaine liés à l'utilisation des techniques modernes de transport.

I — ORIGINE ET COMPOSITION DE LA POPULATION.

Les transformations économiques exigent la présence d'une main-d'œuvre répondant aux conditions de la production et des échanges. De grands changements se réalisent facilement perceptibles en milieu rural. Des métiers disparaissent notamment dans l'artisanat alors que les activités commerciales prennent plus d'importance. L'organisation administrative se complique et ses divers services (enseignement, poste), auxquels on peut rattacher directement tous les travailleurs nécessaires à la circulation, sans distinction de statut juridique (cantonniers et cheminots), appellent à la campagne une population nouvelle dont le recrutement n'est pas toujours local.

1° *Evolution de la composition professionnelle.*

Les documents communaux, listes électorales depuis l'établissement du suffrage universel et dénombrements des populations, présentent une hétérogénéité de conception dans le temps et même dans l'espace qui impose de la prudence dans leur utilisation. Ces réserves faites, ils permettent, dans les cas qui nous intéressent, d'accéder à une connaissance précise : les professions artisanales et commerciales, celles des fonctionnaires et assimilés, sont nettement définies, les risques d'erreurs sont faibles. Il n'en va pas de même pour les professions agri-

(6) MEYNIER [267] : Un tableau suggestif montre que jusqu'en 1921 la baisse démographique a été de 3,50 ‰ dans les communes directement desservies par le chemin de fer et 6 ‰ pour les autres ; après 1921, 3,20 ‰ et 8,50 ‰.

coles : le terme de journalier disparaît plus ou moins tardivement selon les communes ; celui de propriétaire est réservé ici au non exploitant résidant dans un château, appliqué là à tous les cultivateurs possesseurs du sol. Néanmoins on peut toujours saisir la masse numérique dont les revenus proviennent de l'exploitation terrienne. L'enquête directe, lorsqu'elle est possible, permet de suppléer aux défaillances des documents d'archives, ainsi perçoit-on l'évolution sociale rurale. L'évolution de chaque groupe professionnel est différente suivant les conditions locales ; plusieurs cas peuvent être retenus : celui d'une série de communes rurales plus ou moins éloignées des grands axes de la circulation, celui d'une commune rurale, Montgivray, soumise à l'influence immédiate d'une petite ville (La Châtre) dont elle porte la gare sur son propre territoire, celui d'une cité de rayonnement régional.

a) La disparition des journaliers agricoles.

La libération d'une main-d'œuvre rurale rendue disponible et prête à s'engager dans des travaux non agricoles est le fait marquant de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les journaliers voient croître leur misère avec la suppression des habitudes communautaires ; des espérances de travail dans les régions industrielles naissantes, l'appel des chantiers de construction ferroviaire, la croissance des services publics cherchant une main-d'œuvre toujours plus nombreuse, tout concourt à déraciner cette masse de paysans généralement sans terre (78 % des journaliers de Tranzault sont dans ce cas) ; les modifications de l'économie rurale font se perdre certains métiers : des 23 bergères de Tranzault en 1851, il ne reste plus d'héritière. Ces journaliers ne sauraient se confondre avec les actuels domestiques agricoles ; traditionnellement, ils tiraient leur subsistance du maigre troupeau que leur permettaient d'entretenir les communaux. Ils effectuaient les gros travaux du printemps et de l'été pour les grands propriétaires, battaient le blé et se faisaient bûcherons l'hiver. Sur les confins du Bois-chaut, ils profitaient de l'avance de la moisson en Champagne pour accumuler les gains que leur procurait le double travail. On évoque encore à Montgivray le départ annuel de ces hommes et de ces femmes vers Meunet-Planches et Issoudun à la fin du XIX^e siècle. Leur pauvreté était telle qu'ils allaient nus-pieds pour accomplir une trentaine de kilomètres : ils réservaient les sabots qu'ils tenaient à la main pour le travail dans les champs. Les journaliers représentaient 40 % de la population de Tranzault en 1851, 27,6 % de celle de Chassignolles en 1848. Ils ne sont plus que 0,4 % à Tranzault en 1934, 5 % à Chassignolles en 1946.

Les domestiques agricoles exécutent désormais une partie des tâches dévolues à leurs prédécesseurs ; ce sont des jeunes gens qui se louent avec l'espérance d'abandonner un métier ingrat ; ils appartiennent à des familles souvent déshéritées et cherchent l'évasion possible du milieu rural ; ils n'ont ni terre, ni troupeau, ils vivent jour et nuit dans l'exploitation où ils travaillent. Seuls quelques immigrés, plus rarement quelques enfants de l'assistance n'ont par force d'autres ambitions pour l'avenir.

L'exode rural au XX^e siècle porte sans doute sur les ouvriers

agricoles, plus encore sur les petits propriétaires et les journaliers qui ont subsisté plus longtemps parce que possesseurs de quelques minuscules champs. Ces départs, liés à la concentration de la propriété foncière et à l'impossibilité des améliorations techniques dans le cadre exigü d'une petite exploitation, ne dépendent pas directement des facilités de la circulation. Ils se poursuivent sous nos yeux, alors qu'on ne saurait parler de progrès dans la desserte rurale, mais à un moment où la rapidité de concentration des exploitations agricoles est sensible.

b) Le développement des activités commerciales.

La formation du marché national suppose un réseau de distribution complet, de même qu'il exige des possibilités généralisées de ramassage et d'échange des produits. Nous avons mis en valeur cet aspect du rôle du chemin de fer ; il est normal que la progression du réseau ferré s'accompagne de l'ouverture de multiples magasins ; ici encore les changements profonds des structures économiques l'emportent en influence sur le fait matériel de la proximité des rails : l'ouverture des points de vente connaît un essor rapide à partir de 1880, et cela est aussi valable pour le village déjà desservi depuis vingt ou trente ans par le rail que pour celui qui attend dans l'impatience la construction d'une ligne incluse dans le plan de 1883.

Au milieu du XIX^e siècle, Tranzault compte deux cabaretiers pour tout commerçant, 1 % de la population active. Il faut attendre 1890 pour qu'un épicier s'installe, puis un maquignon après 1920. En 1934, les commerçants constituent 2,6 % de la population active. Chassignolles a, en 1848, un cabaretier et un colporteur ; l'épicier ouvre sa boutique en 1883 et le boulanger en 1911 ; en 1946, onze commerces fonctionnent au bourg. Nohant voit passer le pourcentage de sa population commerçante de 0,4 % en 1848 (un aubergiste) à 1,5 % en 1885 (deux épiciers, trois aubergistes) et 3,7 % en 1953 (quatre épiceries, cinq cafés, une boulangerie). A Mers-sur-Indre, entre 1900 et 1946, le commerce s'enrichit d'un épicier, d'un quincailler, d'un marchand de vin, d'un marchand d'habits et linge. A Bourges (7), la population vivant du commerce constitue, en 1848, près du tiers de l'effectif total de la population active ; cela correspond au rôle premier d'une ville au milieu du XIX^e siècle (8). Cette proportion se maintient avec assez de régularité jusqu'à la période actuelle. Dans la grande ville le pourcentage représenté par une profession souligne l'importance d'une activité, mais n'a pas de valeur indicative sur la composition sociale du groupe qui y participe. Il n'en va pas de même en zone rurale où le petit commerçant par exemple correspond à une catégorie sociale définie. Montgivray doit à sa situation d'avoir fixé un certain nombre de commerçants avant même l'arrivée du chemin de fer^e : en 1877, on y trouve chiffonnier, négociant en grains, agent d'affaires et cinq au-

(7) Nous n'avons pas procédé ici à un dépouillement total des listes qui aurait exigé un temps considérable (la ville compte plus de 50.000 habitants). Nous nous sommes satisfait de sondages portant sur 20.000 noms.

(8) On trouve alors 4 % d'employés au roulage, au chemin de fer, au service des maisons de commission, 11 % de fonctionnaires, 21 % de membres des professions libérales et un tiers d'artisans, ouvriers, domestiques (les indications sont très confuses sur cet ensemble de catégories).

bergistes. En 1889, alors que des relations sont établies depuis sept ans avec Châteauroux et trois avec Montluçon, la commune a acquis deux aubergistes supplémentaires, un marchand de charbon, un farinier, un marchand de vin (9) ; en 1922 on trouve un buffetier à la gare, un maquignon, auxquels se sont encore ajoutés un volailler, des forains et un marchand de bois. Le nombre des commerçants s'est multiplié par trois depuis trois quarts de siècle.

La multiplication du commerce traduit d'abord l'augmentation des besoins liés à un changement de vie ; le boulanger n'est assuré d'une clientèle qu'à partir du jour où la cuisson du pain cesse dans un grand nombre de foyers ruraux. Cette pratique se poursuit très tardivement dans certaines régions ; elle n'est pas complètement abandonnée mais tend à tomber en désuétude. La pratique de l'échange prévue par la réglementation actuelle du commerce des grains favorise sa disparition puisqu'elle permet au paysan de se procurer son pain sans sortie d'argent. Il est évident que la spécialisation rurale est un facteur de développement commercial, qui est encore stimulé par la fourniture d'objets préalablement fabriqués par l'artisanat local et désormais produits en série par l'industrie. Ainsi, la réduction du nombre des artisans accompagne les progrès commerciaux.

c) Raréfaction des formes traditionnelles de l'artisanat rural.

L'artisan fabrique, puis vend les produits dont les clients ont besoin. Un artisan fournit une masse de clientèle que les possibilités de production limitent. La stabilité démographique jointe à une demande constante assure la vie d'un nombre limité d'entre eux. Si la masse numérique augmente ou diminue le volume des commandes change et le nombre des ateliers doit lui-même se modifier. Le machinisme, la fabrication en série, en un mot les formes modernes du travail industriel s'imposent, ne laissant aucune survie à la concurrence artisanale ; entre 1850 et 1880 les tisserands, les fondeurs, cessent tout travail. C'est à partir de ce moment que l'emploi de techniques agricoles nouvelles détermine l'essor de certains métiers : l'utilisation croissante du cheval, l'accroissement du nombre des voitures en service dans les fermes, nécessitent l'appel au maréchal-ferrant, au charron, au bourrelier. Mais la prospérité de ces métiers n'a qu'un temps.

La dépopulation rurale réduit la clientèle ; les paysans restés au village sont sollicités par le choix d'objets nouveaux : les sabotiers se sont maintenus moins nombreux qu'autrefois, mais devant le succès remporté par la botte, on peut s'attendre à une extinction rapide de cette activité. Il en est de même dans de multiples productions ; on s'explique la diminution du nombre des artisans depuis 1910. Le pas en avant fait dans le domaine de la technique agricole par l'utilisation du tracteur, et bientôt d'un matériel moderne de roulage, menace charrons et maréchaux-ferrants.

Des spécialistes d'autres professions s'installent pour répondre aux volontés d'un équipement moderne : garagistes et réparateurs de machines agricoles, électriciens ; s'ils ont le statut juridique d'artisan, ils n'en exercent pas le rôle, car ils n'achètent, ni ne transforment la

(9) La commune possède un vignoble développé donnant le vin blanc de La Châtre.

matière première pour la vendre. Malgré des apparences dues à leur qualification technique, ils sont avant tout les distributeurs de pièces toutes faites, dont ils savent user pour l'entretien d'un équipement donné ; ils ne sont pas maîtres de leurs prix, imposés généralement par les maisons de production. L'artisanat change de nature et de fonction en même temps que sa part tend à diminuer dans la population (cf. tableau p. 292). Le cas de Montgivray est particulièrement remarquable : il s'y est développé depuis une trentaine d'années des professions nettement liées à l'influence urbaine (imprimeur, masseuse, ébéniste d'art), menacées maintenant à mesure que la ville de La Châtre se replie sur elle-même (10).

d) Les professions publiques.

Le développement de l'organisation administrative et des services d'ordre économique suppose de multiples emplois dont les détenteurs résident au lieu de leur travail ; tous ceux qui servent la collectivité peuvent être classés dans cette catégorie, instituteurs et postiers, cantonniers, cheminots et gendarmes. Leur nombre et leur part relative dans le peuplement s'accroissent régulièrement au début du siècle.

EVOLUTION DU NOMBRE DES AGENTS DES SERVICES PUBLICS

Commune	Année	Nombre absolu	% population totale
Nohant	1848	9	3,6
	1886	15	4,8
	1953	22	5,9
Tranzault	1884	7	4
	1897	10	5
	1953	13	7
Chassignolles	1848	5	2
	1883	21	6,4
	1908	30	7,1
Marmagne	1848	8	2,8
	1894	24	9,7
	1953	59	17,5
Montgivray	1877	17	3,9
	1889	32	6,7
	1922	43	8,7
	1950	80	9,3
Bourges	1848	—	11
	1950	—	18

(10) Cf. ci-dessus, p. 325 et suivantes. L'imprimeur sort de ses presses un journal local hebdomadaire dont la diffusion se limite aujourd'hui au cadre de la sous-préfecture. L'ébéniste a cessé son activité en 1955 sans être remplacé et nous signalait depuis plusieurs années la diminution régulière de la clientèle.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DE QUELQUES PROFESSIONS ARTISANALES
DANS CINQ AGGLOMÉRATIONS RURALES

	QUINCY		NOHANT		MONTGIVRAY			TRANZULT			CHASSIGNOLLES		
	1911	1953	1848	1953	1877	1889	1953	1851	1906	1951	1871	1906	1951
Bonnetier	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Charron	1	—	2	2	1	1	1	—	6	4	1	5	2
Cordonnier	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1
Couvreur	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maçon	2	1	—	2	6	1	1	—	1	—	15	12	5
Maréchal-ferrant	2	1	—	—	2	1	1	2	5	—	3	3	2
Garagiste	—	1	—	2	—	—	1	—	—	1	—	—	2
Menuisier	2	2	1	—	1	—	1	1	—	—	1	3	1
Sabotier	2	1	8	2	1	—	—	4	4	1	4	4	2
Tonnellier	4	2	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Vannier	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meunier	1	—	6	3	13	12	2	—	—	—	9	—	4

• La liste complète comporte en outre 2 cardeurs, 6 tisserands, 3 scieurs de long et 1 fondeur.

La construction, puis l'entretien de l'équipement nécessaire à la réalisation de l'unité économique nationale mobilisent une grande masse de main-d'œuvre. Les équipes qui construisent les voies ferrées sont formées pour une part de travailleurs de la région ; le reste se déplace avec les chantiers (11), ce sont les « cheminots », considérés avec méfiance par les paysans qui les identifient à une masse instable comme celle des « bohémiens ». Les équipes qui travaillent aujourd'hui à la réalisation des barrages se forment et se détruisent au début et à la fin des principales étapes du travail ; leur installation éphémère n'est pas sans rappeler celle des terrassiers qui ont construit le réseau. Au début du XX^e siècle, le gouvernement a mis des troupes du Génie à la disposition de l'Orléans pour l'exécution de certaines sections du plan de 1883, notamment autour de La Châtre.

L'exploitation ferroviaire suppose la présence des agents dans les gares, des gardiens aux passages à niveau, du personnel pour l'entretien de la voie, du matériel. Un recrutement local s'organise, mais il est surtout centré sur les régions agricoles où les populations vivent mal. Les journaliers sont nombreux, nous venons de le voir, à chercher hors de l'agriculture une solution à leurs difficultés ; les carrières subalternes des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer les trouvent prêts. Un grand brassage s'opère ultérieurement dans le personnel, facilité encore depuis la création d'un réseau unique, mais l'origine régionale est encore sensible : un long voyage à travers la France le révèle lorsqu'il fait se succéder à quelques heures d'intervalle les accents des voix dans les haut-parleurs de Paris, Châteauroux, Brive et Toulouse.

Le simple passage de la voie ferrée à travers une commune y fixe quelques agents (garde-barrières et cantonniers) : Chassignolles en compte seulement deux dès l'ouverture de la ligne La Châtre-Guéret ; la présence d'une gare multiplie le nombre des cheminots : Mers-sur-Indre en compte huit en 1900 (deux agents de la station, quatre sur les voies, et deux garde-barrières). Un carrefour de lignes, simplement de second ordre, détermine une rapide augmentation du personnel car les « roulants » se trouvent à côté des « sédentaires » ; un dépôt si restreint soit-il exige quelques ouvriers, Montgivray abrite un grand nombre d'employés de chemin de fer travaillant à la gare de La Châtre ; ces derniers y sont onze en 1889 ; l'ouverture de relations nouvelles détermine un accroissement que l'octroi de la journée de huit heures après les grèves de 1920 porte à 100 %. Les lois sociales votées en 1936 entraînent une intensification du recrutement : Montgivray compte alors 35 cheminots. Les restrictions de la circulation ferroviaire, qui aboutissent pratiquement à la suppression de La Châtre comme bifurcation, l'augmentation de la productivité imposée au personnel s'accompagnent d'un déclin du nombre des travailleurs du rail. Certaines localités subissent, du fait de cette double politique une forte ponction démographique : la gare du Blanc avec son dépôt, son atelier de réparation d'autorails, occupait 180 personnes dont la présence déterminait en outre celle de 540 habitants (femmes et enfants) (12) ; de plus, des retraités restaient

(11) CHATELAIN [396].

(12) Les services du personnel de la région Sud-Ouest comptent une moyenne de trois personnes (femme, deux enfants) pour un cheminot actif.

fixés dans la région de leur ancienne activité ; on en comptait 83 dans la ville. Beaucoup l'ont quittée lors de la fermeture de la gare, soit que des liens familiaux avec des agents actifs les entraînent vers une autre résidence, soit que la disparition des avantages sociaux auxquels ils pouvaient prétendre soient difficiles à obtenir loin du rail (wagons économiques, contrôle médical, gratuité de certains déplacements). Sans être aussi spectaculaire, un recul analogue se manifeste dans les agglomérations rurales : la suppression du gardiennage, l'entretien des voies à trafic restreint par des équipes itinérantes, la tenue de stations par un agent unique, réduisent le nombre des cheminots à résidence campagnarde : bien des communes ne comptent aujourd'hui qu'un ou deux employés alors qu'elles en abritaient cinq à six il y a trente ans.

Les cantonniers sont recrutés localement, notamment pour l'entretien des routes communales ; l'allongement du réseau et la multiplication de la circulation contemporaine du développement du réseau ferré en multiplient le nombre. Ils sont faciles à trouver étant donné l'évolution sociale des milieux ruraux. Le transport automobile n'a pas déterminé une organisation susceptible de créer de grands rassemblements humains ; l'absence d'une infrastructure analogue à l'aérodrome ou à la voie ferrée exclut l'emploi d'une main-d'œuvre nombreuse, et son accumulation autour de quelques points. Les compagnies les plus fortes possèdent bien des ateliers régionaux de réparation, qui n'emploient que quelques individus. Les chauffeurs sont le plus souvent logés aux terminus des lignes dans des agglomérations secondaires ; les horaires l'exigent ; de plus, cela évite de disposer de grands garages en ville. Les conducteurs assurent presque toujours la même relation ; en cas de changement d'affectation, bien des compagnies se chargent du transfert de logement d'agent à agent.

2° *La mobilité des populations.*

L'essor du chemin de fer n'est pas seulement contemporain d'une évolution des compositions sociales et professionnelles de la population, il s'accompagne encore d'une nouvelle distribution géographique.

La commune rurale, dont les habitants ont pour ressource essentielle le travail de la terre, conserve une population d'origine locale. Nous considérons comme originaires de ce « fonds local » tous ceux qui sont nés sur le territoire communal et dans les circonscriptions voisines. Les uns et les autres fréquentent les mêmes foires, les mêmes bals ; ils se retrouvent à l'occasion des gros travaux, car les terroirs ruraux ne cadrent pas toujours avec les limites administratives. La disposition des hameaux est telle qu'il se peut que l'école de la commune voisine accueille les enfants et l'église les fidèles. L'évolution récente a introduit quelques « étrangers », mais leur part dans le peuplement reste réduite. Le recrutement des éléments provenant des départements limitrophes souligne aussi la faiblesse des déplacements ; ainsi, les communes du sud de l'Indre reçoivent avant tout des arrivants des cantons septentrionaux voisins de la Creuse (cf. tableau p. 295).

Les transformations dans la nature du peuplement s'accroissent dès que la proximité d'un organisme urbain influence l'évolution démographique rurale. Des échanges fréquents ont lieu dans le personnel administratif ou ouvrier dont les répercussions sont immédiatement sensibles.

ORIGINE DES POPULATIONS DANS QUELQUES COMMUNES RURALES

(Les chiffres expriment des pourcentages)

	Nés dans la commune	Nés dans les communes limitrophes	Fonds local	Nés dans le département	Nés dans les départements voisins	Nés dans les autres régions françaises ou à l'étranger
CHASSIGNOLLES	1931	56,9	79,7	16,9	1,5	1,9
	1951	50,8	77,8	17,2	1,8	3,2
NOHANT	1953	44,7	62,1	27,5	2,4	7,8
TRANZAULT	1906	51,4	81	16,6	1,2	1,2
	1951	48	72	22	1,3	4,7
QUINCY	1876	73	83	13	2,1	1,9
	1906	56	68	25	3,1	3,9
	1951	48	57	31	3,4	8,6

La proximité d'une petite ville, simple marché rural, groupant quelques administrations publiques ou privées, suffit à créer de nouvelles conditions. A Montgivray, la part du fonds local est déjà beaucoup plus faible. Elle ne représente, en 1951, que 52,5 % de la population (34 % nés dans la commune et 18,5 % dans les communes limitrophes) ; 22 % viennent du reste du département, 6,5 % des départements limitrophes et 12 % des autres régions françaises. La proximité d'une ville déjà importante exerce une influence plus décisive qui s'est affirmée avec force, dès que les problèmes du logement se sont posés dans les cités, et que les moyens de transport ont permis le recrutement des ouvriers à des distances accrues. Marmagne a son territoire communal compris entre ceux de Bourges et Mehun : le village est bien desservi par les omnibus reliant Bourges à Vierzon. Dès 1894, la composition démographique traduit la part des apports extérieurs de façon nette ; les originaires de la commune sont peu nombreux, leur part décroît très rapidement tandis que celle des hommes venus de loin ne cesse de grandir ; l'essentiel du peuplement est formé de familles ayant vainement recherché des logements dans les agglomérations urbaines ou ouvrières voisines (13).

EVOLUTION DE LA POPULATION DE MARMAGNE
(pourcentage des originaires de chaque catégorie)

	Nés dans la commune (14)	Nés dans le département	Nés dans les départements voisins	Nés dans les autres régions françaises ou à l'étranger
1894	42,2 %	53,3 %	3,3 %	1,2 %
1936	30,5 %	53,5 %	6,3 %	9,7 %
1951	24,1 %	47,1 %	12,6 %	16,2 %

La situation est différente dans la ville. J. Jouanny a montré celle de Grenoble voici une trentaine d'années ; il indique que les originaires de la cité ne représentaient pas le tiers de la population, et étaient en nombre égal à celui des habitants nés dans le reste du département (15). Une étude plus récente faite pour Auxerre signale que 73,7 % de la

(13) Marmagne héberge des travailleurs de Bourges, La Chapelle-Saint-Ursins, Mehun, Vierzon, etc... Le problème du logement se pose sous un jour particulièrement aigu aujourd'hui par suite des destructions dues à la guerre, de l'essor démographique, et de la nouvelle distribution de la population, mais il y a des années que des difficultés existent. Bourges possède encore aujourd'hui des cités d'habitation créées à titre provisoire après la guerre de 1914, destinées à permettre aux habitants d'attendre des logements. Est-il permis de préciser qu'elles n'ont jamais désempli depuis. Ce fait pour expliquer que très vite un reflux de population ait pu avoir lieu vers les communes voisines de la ville.

(14) La notion de « fonds local » n'aurait plus la même valeur que dans le cas des communes spécifiquement rurales.

(15) D'après DEMANGEON [399].

population active est née hors de la ville (16). D'après des sondages opérés à Bourges, nous arrivons à des chiffres du même ordre de grandeur. Il semble intéressant de considérer les lieux d'origine par catégorie professionnelle. Les commerçants sont de souche locale ou se recrutent pour une bonne part dans le département ou les départements voisins. Les ouvriers viennent de tout le Berry ; c'est peut-être la présence commune d'industries de l'aviation à Bourges et à Châteauroux qui facilite particulièrement les échanges de main-d'œuvre. Hors l'Indre, les départements limitrophes (Allier, Nièvre, Loir-et-Cher) fournissent peu de travailleurs d'usine ; par contre l'Est, les régions parisienne et nantaise envoient des contingents appréciables. Il semble ici que ce soit la recherche de spécialistes hautement qualifiés nécessaires pour certaines fabrications qui conduise des entreprises à élargir leur recrutement au loin. Les fonctionnaires des administrations publiques et privées sont pour beaucoup « étrangers ».

La mobilité des populations se traduit encore par la participation régionale à la formation de l'agglomération parisienne (17). Les activités économiques retiennent ou au contraire libèrent la main-d'œuvre active, alors contrainte de chercher ailleurs ses moyens d'existence. Les hautes terres ingrates du Massif Central fournissent des contingents appréciables : les départements de la Corrèze et de la Haute-Vienne donnent un apport de plus de 6,5 ‰ (18) ; ceux de l'Indre, de la Creuse, de la Vienne, du Loir-et-Cher, du Maine-et-Loire, de la Dordogne et de la Gironde offrent des contingents de 5 à 6,5 ‰. Au contraire, Charentais et Vendéens sont moins nombreux, peut-être parce que davantage sollicités par la force de rayonnement des agglomérations nantaise et bordelaise. Autrement dit, tout le Sud du Bassin parisien, le nord du Massif Central et toute sa bordure occidentale jusqu'au Périgord sont largement influencés par le rayonnement direct de Paris, très sensible encore dans les grands centres urbains de Gironde et de Loire-Atlantique, dont de nombreux éléments partent vers Paris (19).

Les mouvements généraux de population traduisent avec force l'accentuation des différenciations régionales de dynamisme économique. (Tableau p. 298). La comparaison entre les situations de 1936 et de 1954 montre le développement du dépeuplement limousin. Le taux de reproduction nette y est très faible, la natalité n'y a pas enregistré les progrès ressentis dans l'ensemble du pays (taux inférieur à 15 ‰ dans la Creuse, la Corrèze et la Haute-Vienne), tandis que la mortalité a le triste privilège d'y rester élevée (taux supérieur à 16 ‰ dans la Haute-Vienne et la Creuse). La ville de Limoges perd 2.000 habitants entre les recensements de 1946 et 1954. Les seules augmentations sensibles de population se manifestent dans les zones portuaires et dans le Maine-et-Loire. Un taux de natalité élevé (20 à 28 ‰) s'y allie à l'attraction

(16) BETTELLHEIM [389].

(17) Carte 77. Atlas de France. Nouvelle édition.

(18) Même apport de la Loire Atlantique et aussi du Cher où les petits paysans notamment en Sologne, ont été nombreux à quitter la terre.

(19) Les données relatives à l'origine géographique des diverses catégories sociales participant à ces mouvements sont fragmentaires : Cf. les critiques de GEORGE [406], p. 145-146.

de régions urbaines en expansion : les récents progrès de Nantes et Angers sont caractéristiques.

TABLEAU DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE RÉGIONALE

Départements	Popula- tion en 1954	Pourcentage 54-46		Pourcentage 54-36	
		Augmen- tation	Dimi- nution	Augmen- tation	Dimi- nution
Allier	372.689		0,21	1,06	
Charente	313.635	0,80		1,40	
Charente-Maritime ..	447.973	7,64		6,90	
Cher	284.376		0,59		1,50
Corrèze	242.798		4,64		7,60
Creuse	172.702		8,46		14,40
Dordogne	377.870		2,52		2,30
Gironde	896.517	4,44		5,40	
Indre	247.436		1,84	0,70	
Indre-et-Loire	364.706	4,30		6,20	
Loir-et-Cher	239.824		1,07		0,45
Loire-Atlantique ...	733.575	10,30		11,20	
Maine-et-Loire	518.241	4,47		8,50	
Puy-de-Dôme	481.830	0,52			0,97
Deux-Sèvres	312.842	0,03		1,30	
Vendée	395.641	0,47		1,60	
Vienne	319.208	1,68		4,00	
Haute-Vienne	324.429		3,53		2,70

ÉVOLUTION DES POPULATIONS URBAINES

	1936	1946	1954
Bordeaux	258.348	253.751	257.946
Nantes	195.185	200.265	222.790
Clermont-Ferrand	101.128	108.090	113.391
Limoges	95.217	107.857	105.990
Angers	88.000	94.408	102.142

Les bouleversements économiques favorisés par les nouveaux moyens de transport s'accompagnent de transformations démographiques. Seule l'analyse de l'ensemble des conditions géographiques locales permet de saisir les aspects de l'évolution propre aux divers types d'agglomérations et de régions.

3° *Saint-Pierre-des-Corps.*

a) Evolution du rôle de Saint-Pierre-des-Corps.

Une étude de population en liaison avec les problèmes de circulation resterait incomplète si elle n'évoquait pas le cas de ces agglomérations dont la gare est le centre principal d'activité et dont le développement est, au moins à l'origine, lié au rail. Les unes sont les

anciennes gares de contact de deux compagnies : les trains y changeaient de machines et d'agents de conduite ; cela supposait l'installation de grands dépôts, on y joignait souvent un triage ; la gare n'a pas provoqué d'accumulation de population à Saincaize (20), alors qu'à Gannat (5.204 habitants) elle a évité à la petite ville l'asphyxie complète de son activité. Au contraire les autres correspondent à des nœuds ferroviaires actifs ; points de correspondances multiples, les bâtiments immenses de leur buffet, de leur salle d'attente, sont sans commune mesure avec les besoins propres à l'agglomération ; Saint-Germain-des-Fossés (3.339 habitants) entre dans cette catégorie, où Saint-Pierre-des-Corps se classe aussi.

Il est vrai qu'ici la guerre a détruit les vastes installations ; si le dépôt se reconstruit, si le triage étend ses voies à perte de vue, les bâtiments des voyageurs restent formés des mêmes baraques de bois qui les composent depuis bientôt dix ans. On attend sans doute les nouveaux aménagements ferroviaires de Tours : la gare des voyageurs doit être déplacée, celle de St-Pierre-des-Corps étant appelée à disparaître ; ce dernier établissement se spécialiserait dans le trafic des marchandises. Rien n'est d'ailleurs commencé. Le voyageur qui descend à Saint-Pierre-des-Corps de l'express de Paris traverse plusieurs voies de manœuvre avant de sortir solitaire des emprises du chemin de fer, sur une place pouvant recevoir à peine cinq automobiles et que rien ne sépare des rails. Une minuscule hutte de bois, digne d'une halte, abrite le contrôleur qui surveille entrées et sorties et délivre les billets. C'est bien un nœud de correspondances et il est visible que rares sont ceux qui empruntent la sortie, hors les cheminots.

On se trouve ainsi projeté dans la ville. Les rues ne sont ni goudronnées, ni pavées ; seul, le bord du trottoir tend sa ligne droite et dessinée ; des chantiers se dressent partout ; en s'éloignant de la gare, la reconstruction est achevée. Vers l'est, on trouve la cité S.N.C.F. avec ses 137 logements bruyants d'enfants (21) qui occupent presque à eux seuls un groupe scolaire tout neuf. Des H.L.M. hébergent aussi des cheminots (22) et une autre cité S.N.C.F. s'élève à l'ouest de la gare. Enfin, de petits pavillons destinés aux cadres moyens bordent la rue R. Lefebvre (fig. 34). Ailleurs aussi, la ville grandit autour de rues et d'avenues au dégagement large prévu par le plan d'urbanisme ; les anciens tracés aux directions et contours non conformes disparaissent ; le nord-ouest, seul épargné par les bombes, conserve ses rues étroites bordées de pavillons aux aspects variés, trahissant la date de construction. La population s'est accrue fortement de 1900 à 1940. Les dangers de bombardement, puis les bombardements eux-mêmes, ont réduit son importance de plus de moitié. Puis en dix ans, le chiffre de population d'avant-guerre est largement dépassé ; entre

(20) On peut rapprocher de ce cas les points de rebroussement comme Saint-Sulpice-Laurière (1.789 habitants) : tous les trains allant de Bordeaux et Limoges à Montluçon et Lyon y subissent un changement de traction, l'utilisation de l'autorail supprime partiellement l'importance de la bifurcation, l'agent n'a qu'à changer de cabine de conduite.

(21) Les logements ont été attribués par priorité aux familles sinistrées comptant plus de quatre enfants.

(22) 75 % des logements leur ont été attribués.



Fig. 34 - Le développement spatial de Saint-Pierre des Corps

les deux recensements de 1946 et 1954, il s'accroît de 43 % (fig. 35). Ce sont partout des maisons neuves. La reconstruction a ici un aspect différent de celui auquel l'œil est habitué à Tours, Orléans, Caen ou Gien ; au lieu d'immeubles élégants aux loyers élevés, on s'est orienté vers des habitations plus simples, sans doute par suite de la condition sociale avant tout ouvrière des futurs locataires. La ville continue de grandir et seize cents demandes de logements ne sont pas encore satisfaites. Le plan d'urbanisme voit grand puisqu'il est établi pour que Saint-Pierre-des-Corps puisse abriter rationnellement vingt-cinq mille habitants. Il est vrai que la croissance actuelle ne dépend plus de la gare, mais représente le déversement de la population de Tours. Cette ville est enserrée entre le Cher et la Loire ; elle a bien jeté des prolongements au sud avec Joué-les-Tours et Saint-Avertin, au nord avec Saint-Cyr, Saint-Symphorien et Sainte-Radegonde, mais les distances sont grandes : vers l'ouest, en direction de La Riche, l'interfluve se rétrécit ; c'est donc bien vers l'Est, au delà du canal du Cher à la Loire aujourd'hui comblé, que l'extension est la plus aisée et là, c'est déjà Saint-Pierre-des-Corps. Les trolleybus, aujourd'hui très réguliers, qui traversent Tours, unissant La Riche à Saint-Pierre-des-Corps, symbolisent bien le rôle nouveau de Saint-Pierre comme centre résidentiel de banlieue ouvrière.

b) Composition de la population.

La fonction de Saint-Pierre-des-Corps apparaît clairement dans l'évolution des professions exercées par les habitants de l'agglomération. En 1913, les 562 cheminots recensés sur les listes électorales représentent près de la moitié de la population active. Les cultivateurs, jardiniers et maraîchers, représentent encore le cinquième de l'effectif ; des ouvriers et employés complètent l'éventail professionnel. A partir de 1920, on note trois mouvements : l'accroissement du nombre des cheminots par suite de l'application de nouvelles mesures sociales, l'installation de nombreux ouvriers et employés dont certains travaillent à Tours, la réduction du nombre des cultivateurs qui cessent leur activité et cèdent les terrains à ceux qui veulent y bâtir des habitations. La liste électorale de 1952 permet de faire le point de l'évolution. La présence des femmes modifie un peu la valeur de la comparaison, mais permet tout de même de suivre les tendances des changements. 1.150 cheminots habitent Saint-Pierre-des-Corps ; ils ne représentent que 16,6 % du corps électoral. Leur nombre fut beaucoup plus grand voici quelques années. La seule suppression des ateliers d'entretien de Tours aboutit à de nombreux départs (23). La ville se peuple d'ouvriers, de retraités, de très petits fonctionnaires, en même temps que le travail agricole se limite au jardinage. Elle présente une remarquable unité de peuplement : elle abrite presque exclusivement des salariés peu rétribués. Les familles nombreuses sont fréquentes et les femmes sont retenues au foyer par leurs activités ménagères. L'im-

(23) Les ateliers occupaient 900 ouvriers ; 200 ont été reclassés dans divers services à Tours ou Saint-Pierre, un grand nombre a été encouragé à partir en retraite, plusieurs centaines ont été dispersés à Nevers, Périgueux ou Bordeaux. Tous, il est vrai, n'habitaient pas Saint-Pierre-des-Corps.

portance du commerce tourangeau, les avantages de l'achat aux économiats pour les cheminots, n'encouragent pas l'installation d'un commerce local florissant, qui semble présentement uniquement orienté vers l'alimentation.

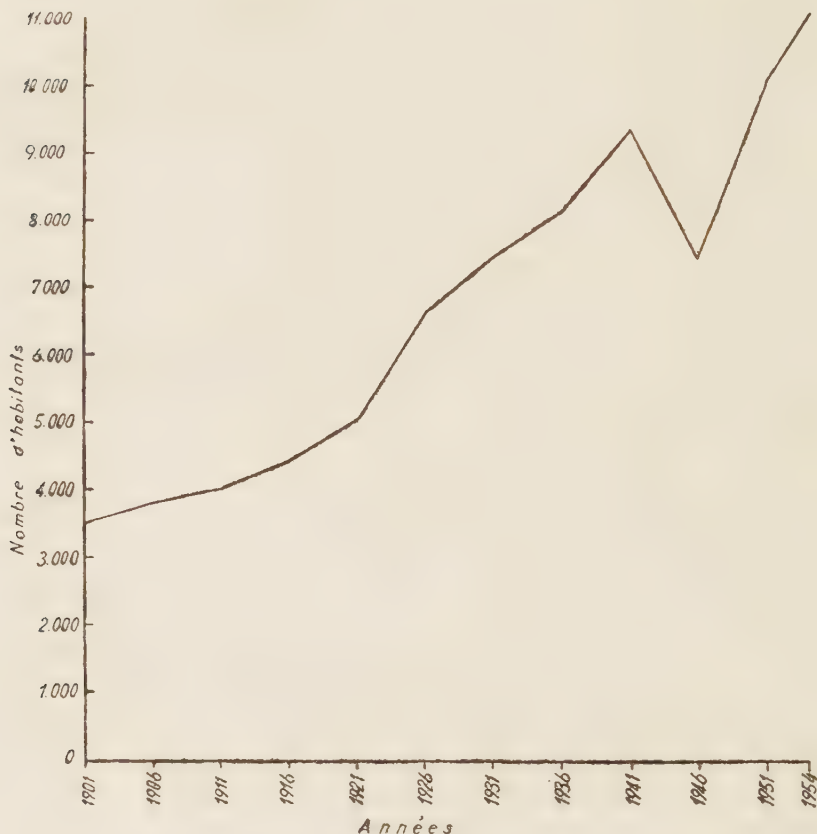


Fig. 35. *Évolution de la population de Saint Pierre des Corps*

La population d'origine locale représente ici une très faible partie des effectifs (26), pas même le cinquième. Le recrutement se fait surtout dans l'Indre-et-Loire. Les départements limitrophes envoient un fort contingent, sauf le Loir-et-Cher, sans doute plus sollicité par l'agglomération parisienne. Cette dernière et le Nord envoient des ouvriers. Les cheminots proviennent très souvent des départements voi-

(26) Il est de peu de valeur d'isoler les originaires de Tours de ceux de Saint-Pierre-des-Corps, surtout aujourd'hui où les naissances en maternité et clinique sont très nombreuses ; or, aucun établissement n'existe dans cette dernière localité.

Pourcentage de la population de Saint-Pierre, née à Saint-Pierre : en 1913, 13,3 % ; en 1951-52, 5,5 % ; à Tours : en 1913, 5,3 % ; en 1951-52, 7,2 %.

TABLEAU DE L'ÉVOLUTION DE L'ORIGINE DES POPULATIONS
A SAINT-PIERRE-DES-CORPS
(Lieux de naissance)

	Tours- St-Pierre- des-Corps	Indre-et- Loire	Départe- ments limi- trophes	France entière Etranger
1913	18,8 %	24,2 %	30,8 %	26,2 %
1951-52	12,7 %	24,8 %	28,8 %	33,7 %

4° *Vie et structure sociale dans la profession des transports.*

La majorité des cheminots a des activités semblables à celles des travailleurs des usines et des bureaux : rien ne distingue l'ouvrier des ateliers d'entretien et de réparation, de celui d'une entreprise industrielle, rien ne distingue la multitude des hommes et des femmes employés aux jeux d'écritures, à l'étiquetage, aux manipulations de leurs homologues des banques, des assurances ou des maisons de commerce. Les horaires de travail de beaucoup d'entre eux sont calqués sur ceux de tous les travailleurs ; d'autres ont des services plus complexes lorsque leur activité est liée au mouvement même des trains, distributeurs de billets par exemple. Le personnel sédentaire est chargé de la surveillance des voies et bâtiments, de toutes les opérations relatives à la sécurité de la marche des trains, outre les fonctions commerciales. Il représente la grande masse des cheminots, près de 85 %. Les 15 % restant se divisent en parts égales entre personnel roulant, mécaniciens, conducteurs électriques, conducteurs d'autorails, chauffeurs (27) et les agents des trains (chefs de train et contrôleurs). Dans un dépôt comme Vierzon, qui dispose de 53 machines à vapeur, 19 machines électriques et 4 machines de manœuvre, 470 agents sont employés, dont 190 « roulants ». Ces derniers accomplissent annuellement 150.000 à 190.000 kilomètres par an, suivant qu'ils sont sur des machines à vapeur ou électriques : Paris, Brive, Saint-Germain-des-Fossés, Tours, Montluçon sont les limites extrêmes les plus courantes des parcours. 34 % des cheminots employés par l'établissement (agents des trois services) se déplacent. Ce pourcentage est élevé. A Tours-Saint-Pierre-des-Corps, où le dépôt est également important, le pourcentage est plus faible par suite de la présence des fonctionnaires administratifs nombreux à l'arrondissement. Une multitude de grandes gares ne comptent aucun roulant. Un certain esprit de solidarité se manifeste comme dans toute corporation ; il résulte de la fierté légitime de réalisations techniques remarquables qui associent dans un même effort ouvriers, techniciens et ingénieurs des divers services. Cependant, des différences sensibles existent dans les conditions de vie ; elles ont leur traduction dans les réactions

(27) Le total du personnel roulant (appellation réservée aux agents de la traction) de la S.N.C.F. est de 25.990, auquel il faut joindre les agents des trains, au nombre de 25.000, sur un total de 357.350 agents.

sins, beaucoup aussi de Loire-Atlantique, et de la série des départements bretons exploités autrefois par l'Orléans. La création de la S.N.C.F., entraînant des mutations à l'échelle nationale, favorise un brassage plus grand, mais on observe nettement une localisation des zones de provenance en fonction des secteurs exploités par la région sud-ouest (Cher, Corrèze, Tarn-et-Garonne).

TABLEAU DE L'ÉVOLUTION DE LA COMPOSITION
PROFESSIONNELLE DE SAINT-PIERRE-DES-CORPS
(d'après les listes électorales de 1913 et 1953)

	1913	1953	
		pourcentage brut	pourcentage corrigé (24)
Cheminots	46 %	16,6 %	33,2 %
Ouvriers	10,6	16,8	33,6
Employés	4,6	4,9	9,8
Fonctionnaires	2,4	2,8	5,6
Retraités (25)	1,3	5,7	11,4
Artisans	4,6	7	14
Commerçants	3,3	4,9	9,8
Professions agricoles	18,6	3,8	7,6
Sans profession	8,6	37,5	75

Saint-Pierre-des-Corps s'est développée avec la gare : les cheminots représentent encore une grande part de la population totale avec leur famille, (presque la moitié, contre près des deux tiers avant la première guerre mondiale), mais leur importance n'est plus ce qu'elle était voici vingt ans et l'évolution actuelle tend à la restreindre encore. Les installations ferroviaires favorisent le développement industriel et l'agglomération reçoit un nombre croissant d'ouvriers, en même temps qu'elle absorbe, et se prépare à le faire encore plus, les habitants de Tours sans logement ; mais une sélection s'opère parmi ceux-ci et la ville reste typiquement ouvrière. Il est évident que la proximité de la grande ville est décisive dans cette évolution ; les conditions topographiques la favorisent. Le cas de chacune des agglomérations nées du rail dont plusieurs sont à des distances diverses d'une ville (Nevers, Vichy) présente des caractères originaux ; toutes ne sont pas devenues automatiquement des centres de résidence ouvrière et d'implantation industrielle.

(24) En multipliant par deux le pourcentage actuel, on obtient un chiffre comparable à celui de 1913, malgré l'institution du vote des femmes, puisque le corps électoral se compose de deux fractions presque équivalentes. En effet, le chiffre corrigé donne approximativement le nombre de cheminots, d'ouvriers, etc... pour 100 hommes.

(25) Cette catégorie comprend pour 90 % d'anciens cheminots.

des diverses catégories tant devant l'évolution de la politique des transports, que sur le plan social.

Le personnel administratif supérieur est très peu nombreux en province. A Tours, d'où dépend tout un arrondissement du sud-ouest, il ne comporte pas dix personnes dont les traitements atteignent ou dépassent les 150.000 F. Les cadres supérieurs et techniciens viennent ensuite ; ils se rattachent aux classes moyennes : chefs de gare et de dépôt des principaux centres, Inspecteurs du trafic et du mouvement. Leur nombre, quoique plus grand, ne représente que 8,6 % de l'ensemble des cheminots (28). Le montant de leur salaire varie suivant leur qualification, mais il dépasse pour la plupart 50.000 F par mois, et atteint 114.000 F en fin de carrière pour les fonctions les plus hautes (29). Assez nombreux à la tête des arrondissements (Tours, Limoges, Montluçon, Bordeaux, Nantes, Nevers), ils sont quelques-uns dans des villes moyennes où ferroviairement importantes, (Ussel, Vierzon, Brive). La grande masse des agents du chemin de fer connaît une situation beaucoup plus difficile : 127.848 agents dont tout le personnel roulant, sont classés dans les échelles 6 à 9 : leur salaire s'étale de 29.020 F à 46.030 F ; des primes importantes sont consenties aux mécaniciens et conducteurs électriciens qui peuvent accroître par ce biais leur rémunération ; le plus grand nombre, 188.591, occupe les échelles 2 à 5 (la première ne compte que très peu d'individus) ; on y trouve notamment tous les agents des trains ; les salaires varient entre 24.450 F et 32.960 F (30). La totalité des agents de la S.N.C.F. installés dans les zones rurales et la plus grande partie de ceux qui constituent le fonds de la population dans les agglomérations comme Saint-Germain-des-Fossés ou Saint-Pierre-des-Corps se rattachent à ces catégories. Cela explique les caractères de ces agglomérations et notamment le faible développement qu'y prennent les activités commerciales faute d'une clientèle au pouvoir d'achat étendu. L'administration effectuée par des retenues les paiements des achats aux économats et éventuellement des loyers. Les difficultés d'existence sont grandes ; elles se doublent pour certains des conditions mêmes de leur travail qui les éloignent souvent de leur foyer. Les errants de la traction et de l'exploitation ont leur vie rythmée par les services successifs qui leur sont assignés ; ils quittent ou rejoignent leur domicile aussi bien en plein midi qu'aux heures de la nuit à travers les villes endormies ; ils partent couramment trois et quatre jours de chez eux avec des repos pris dans les dortoirs de Paris ou des points limites de leurs parcours. Les conditions de durée du travail et des arrêts sont fixées par des règles précises. Peu d'imprévu dans ces mouvements qui s'intègrent dans un ensemble si vaste qu'une irrégularité traduit un dérangement du mécanisme très exceptionnel dans les chemins de fer.

La vie des routiers est différente ; le touriste ne connaît souvent des relais des « Amis des Routiers » signalés par des disques bico-

(28) 30.911 agents sont classés entre les échelles 10 à 19 et quelques centaines seulement hors statut.

(29) Ces chiffres correspondent aux salaires au 1^{er} septembre 1955, indemnité de résidence et part de productivité comprises, calculées pour une agglomération comme Tours-Saint-Pierre-des-Corps.

(30) Les chiffres représentent le traitement de début de l'échelle 2 et de fin de l'échelle 5. C'est donc l'écart maximum pour ces catégories.

lores, bleu et rouge, que leur aspect banal du jour ; il faut y être entre 23 h. 00 et 6 h. 00 pour les voir s'animer vraiment et prendre leurs caractères d'étapes vivantes concrétisés par les alignées de camions qui stoppent sur le bas-côté ; la multitude des feux rouges qui signalent le contour des poids lourds attire de loin l'attention de l'automobiliste. Les deux périodes d'animation se trouvent aux environs de minuit, puis entre 4 h. 00 et 6 h. 00. La salle de l'auberge est autre chose que le réfectoire du dépôt de Vierzon ou de Limoges ; ici on se raconte les histoires de carrières, d'échelle, d'avancement, conversations communes aux agents de toutes les grandes administrations ; là, on parle itinéraires, qualités des routes, traversée des villes, mais surtout on noue des affaires, on se fixe des rendez-vous, on prépare les cargaisons des futurs voyages ; le transporteur est parfois maître d'une petite partie des marchandises. Les conversations sont animées et se font entre initiés ; on se comprend à demi-mot, un peu à la manière des paysans traitant devant un tiers. Les relais ont leur clientèle à laquelle se mêlent chaque nuit quelques transporteurs sortis de leur rayon habituel de déplacement. Une étude approfondie permettrait seule de préciser des observations que quelques expériences permettent de noter ; les deux grandes catégories qui chaque nuit sont au volant sur la route, artisans et chauffeurs salariés, ont leurs étapes propres ; c'est vrai qu'ils n'ont pas les mêmes problèmes ; les seconds ont des soucis beaucoup plus voisins de ceux des cheminots que les artisans. Quelque fois aussi les chauffeurs de cargaisons identiques se rassemblent. Les hasards des conversations facilitent peut-être la recherche des frets ultérieurs. Le métier est pénible pour les uns et les autres : à la circulation nocturne, succèdent les opérations de déchargement et chargement auxquelles le chauffeur participe souvent. Primes de déplacement, rétribution des petits services qu'on rend sur la route, représentent, pour les chauffeurs, un appoint à un salaire faible. La situation de l'artisan n'est souvent pas plus favorable, car le grave problème est d'assurer le renouvellement du matériel dont la valeur est extrêmement élevée : au 15 septembre 1955 les prix des camions variaient de 3.000.000 à 10.000.000 de francs pour des véhicules de 8 à 12 tonnes de charge utile suivant la nature de la carrosserie. Les chauffeurs d'autocars ne circulent que de jour ; un grand nombre d'entre eux est employé de grandes entreprises. Ils sont affectés à une ligne, sauf quelques-uns assurant les remplacements.

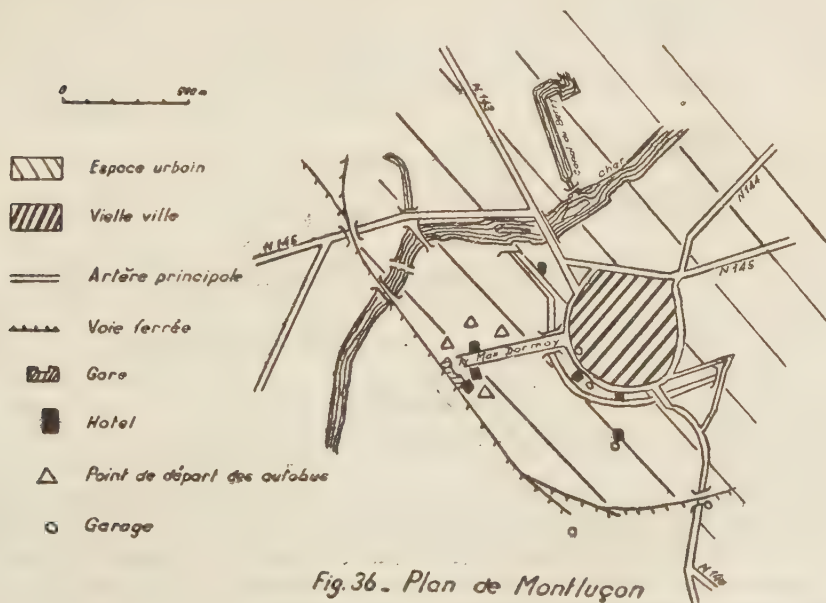
La route fait vivre au volant salariés et artisans ; elle entretient aussi des sédentaires dans les garages. Les conditions de tous restent modestes. Les dirigeants des grandes entreprises régionales, garages ou transports, les directeurs techniques des sociétés à rayonnement national ont une situation sociale toute différente ; ils appartiennent aux milieux de la bourgeoisie d'affaires.

Les bateliers sont peu nombreux dans le Centre et le Centre-Ouest. Ils se trouvent uniquement sur les confins littoraux et à l'est du côté de la Loire. Artisans ou souvent simples conducteurs de péniches appartenant à un entrepreneur, leur vie est toujours rude et peu fortunée. Ils circulent sur des voies d'équipement médiocre et ils ne transportent que les marchandises pondéreuses, matériaux de construction et combustibles, soumises à de bas tarifs.

La structure sociale d'une activité comme le transport fait apparaître des différenciations marquées. La situation juridique des activités routières détermine la présence de chefs d'entreprises, en province ; seules les plus grandes sociétés ont une administration parisienne. Au contraire, la totalité des services de direction de la S.N.C.F. sont groupés dans la capitale ; quelques hauts fonctionnaires seulement résident dans les principaux centres ferroviaires. La généralité de ceux qui travaillent dans le transport, et cela à des titres divers, chauffeurs, ouvriers des ateliers de chemins de fer et des garages, agents de la voie, de l'exploitation, a une condition d'existence semblable à celle de l'ensemble de la classe ouvrière.

II — LA CIRCULATION ET LE PLAN URBAIN.

L'utilisation de nouvelles techniques de transport a d'évidentes répercussions sur le développement des villes. Le problème est foncièrement différent pour les chemins de fer et les automobiles. Les premiers utilisent une plate-forme spéciale pour circuler et il est obligatoire de disposer d'un lieu de contact entre circulation sur rail et sur route : la gare (31). En outre, la voie ferrée est concédée à des compagnies avec lesquelles l'Etat a un contrat qui l'oblige à la construction de bâtiments spéciaux. Les secondes utilisent les artères préexistantes ; la voie publique leur est offerte pour leurs opérations de chargement et de déchargement ; les exploitants n'ont pas l'appui des finances publiques, tout au moins jusqu'à ces dernières années, pour la construction et l'entretien des bâtiments. Pourquoi s'imposeraient-ils de lourdes charges risquant de réduire les bénéfices de leur activité ?



(31) Tous les problèmes posés par cette question sont étudiés par CLOZIER [166].

1° Les voies ferrées et les effets de leur développement sur le plan urbain.

Les gares se sont localisées en fonction de l'état de développement de la ville au moment de l'arrivée du rail ; elles s'installent généralement à la périphérie de la cité ou à 300 à 400 mètres de celle-ci, pour éviter les écueils d'une traversée difficile. Cela n'apparaît plus toujours dans

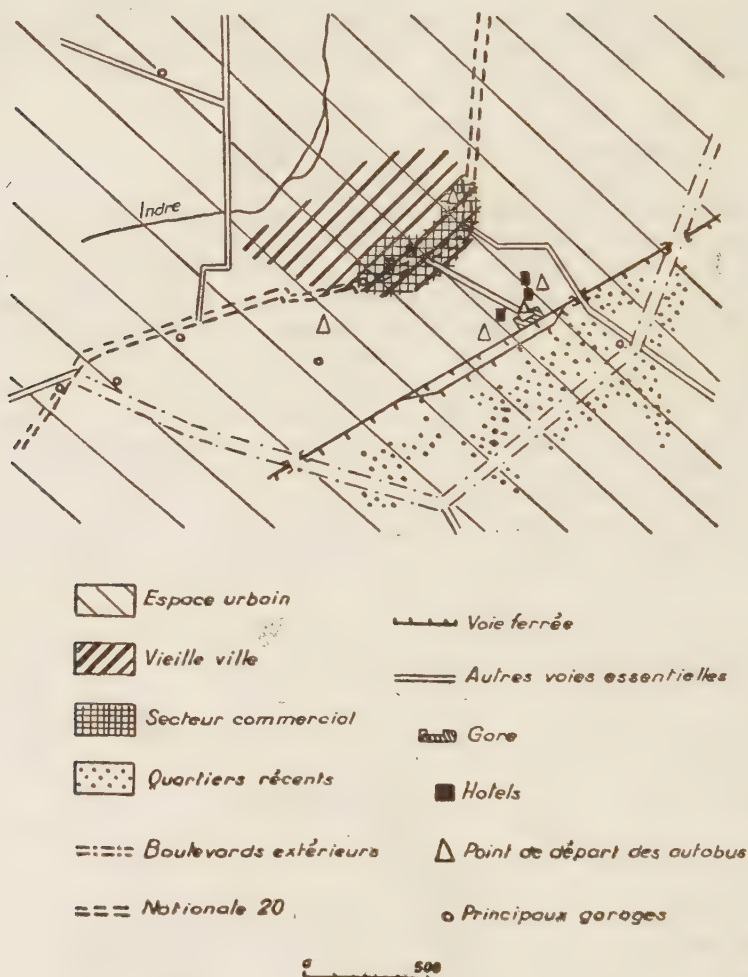


Fig. 37. Plan de Châteauroux

le plan actuel par suite de l'extension en surface des organismes urbains, qui ont généralement rejoint le tracé de la voie ferrée ; cela s'observe à Montluçon (fig. 36) comme à Brive-la-Gaillarde. Souvent les maisons ont débordé plus ou moins largement les espaces consacrés au rail : de nouveaux quartiers, soit résidentiels, soit industriels se développent au-delà de la ligne ; Châteauroux (fig. 37) et Nevers offrent

de bons exemples de cette évolution qu'on trouve à maintes reprises. Il y correspond une distance d'environ 600 mètres entre la gare et le centre commerçant de la ville, dont la position coïncide ici avec la place classique de la majeure partie de nos cités provinciales, là avec la fraction de rue la plus commerçante, si facile à repérer et de si faible longueur. La situation souvent évoquée de Tours et d'Orléans, se rattache à cette catégorie de gares périphériques : le boulevard de Verdun comme le boulevard Heurteloup, correspond bien au tracé général de la limite atteinte par la vieille ville au milieu du XIX^e siècle. Le cas particulier, ici, est dû à la construction de terminus. M. Blanchard a montré pour Orléans, comment la volonté de conserver la prospérité liée aux activités du commerce d'entrepôt, conduisit les notables à s'opposer à la traversée de la ville par la voie ferrée, espérant isoler les gares de chacune des lignes de Vierzon, Tours et Paris, y ayant leur terminus :

« ... C'est donc bien contre le principe de la jonction des lignes, « non contre la construction de ces lignes que la ville proteste... » (32).

R. Crozet a détruit de son côté la légende non moins tenace de Tours repoussant la voie ferrée (33). On constate que le thème si souvent repris du refus de l'équipement ferroviaire par les villes ne repose sur aucune réalité. La grande masse des documents d'archives auxquels nous nous sommes reportés, montre au contraire les efforts toujours tentés pour obtenir le passage du rail ; nous n'avons trouvé exprimé qu'un refus bien nuancé d'ailleurs, et encore n'émane-t-il que du conseil municipal d'une minuscule agglomération.

Dans les cités plus importantes, le kilométrage est plus grand entre la gare et le centre urbain, parce que la ville était déjà plus étendue au moment de l'arrivée du chemin de fer, mais la localisation périphérique peut être identique. La gare Saint-Jean à Bordeaux, se trouve à l'extrémité du cours de la Marne, légèrement au sud. Or, la ceinture des cours :

« ... sépare en gros la ville de l'époque préindustrielle, de la « ville contemporaine, curieusement disposée en auréoles concentriques... » (34)

Des conditions topographiques particulières peuvent imposer l'installation du chemin de fer, à une distance plus lointaine de la ville ; les cités développées sur une hauteur, plateau ou promontoire, disposent généralement d'une gare plus éloignée et séparée d'elles par d'importantes dénivellations. L'activité industrielle s'est fréquemment localisée dans les faubourgs, en contre-bas des hauteurs, à proximité du rail comme à Angoulême (fig. 38). Ici et à Poitiers, un bon kilomètre dont une partie en forte pente, est imposé à l'acheminement des hommes et des marchandises. La présence de marécages peut interdire de fixer la gare à la périphérie et en rejeter la construction à une distance supérieure. A Bourges (fig. 39), les marais formés par l'Yèvre consti-

(32) [161], p. 163-164.

(33) [397].

(34) GEORGE [406], p. 92.

tuent une zone de répulsion au milieu du XIX^e siècle et conduisent à repousser la station sur la rive droite au pied du versant de la vallée. Aussi la gare a-t-elle une position excentrique nettement plus marquée qu'à Nevers ou Châteauroux (plus d'un kilomètre du centre).

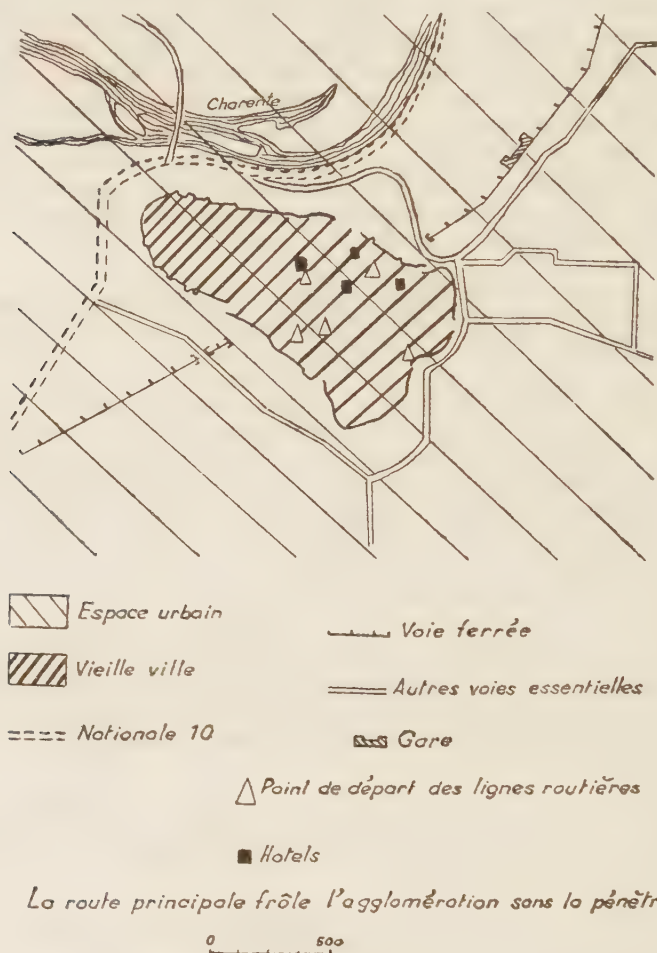


Fig.38. Plan d'Angoulême

Dans les agglomérations secondaires, les efforts sont réduits pour assurer le passage du rail à proximité : les considérations de tracé général l'emportent, et l'emplacement de la gare est choisi de façon à ne pas imposer de déviations ou de travaux coûteux. Les distances entre gare et ville peuvent être aussi grandes et souvent plus que dans les cas précédents ; l'absence d'extension réelle de l'agglomération laisse beaucoup plus sensible l'impression d'une gare lointaine et isolée : plus d'un kilomètre à La Châtre, Ussel, Guéret et Ribérac, 900 mètres au Blanc, 800 mètres à Confolens. Arrêtons là cette énumération. Une

interminable avenue où la verdure partage l'espace avec les constructions unit ville et gare ; la continuité du peuplement n'est pas toujours assurée ; il n'y a pas eu partout développement d'un quartier neuf et la place de la gare, déserte plus souvent qu'animée, ne compte qu'un ou deux hôtels minables et sans client depuis l'essor de la circulation automobile.

En d'autres termes, la construction de la gare constitue une étape importante du développement de la ville dans la mesure où l'organisme urbain est doué d'un dynamisme suffisant pour que ses fonctions industrielles et commerciales s'accroissent ; les quartiers nouveaux s'ordonnent en partie en fonction du tracé des voies ferrées et du pôle d'attraction représenté par la gare : ils absorbent les surplus de population provoqués par les activités nouvelles et abritent aussi magasins généraux et usines.

2° *Problèmes de la circulation automobile.*

L'automobile utilise pour ses déplacements des voies déjà construites : la route et la rue qui canalisent ces mouvements comme elles l'ont fait antérieurement pour les bêtes de somme et les chariots, les piétons et les diligences. L'utilisation de véhicules à moteur chaussés de pneus conduit à l'évolution des méthodes de revêtement tant sur route que dans les rues des agglomérations. L'emploi du goudron est, à l'origine, redouté des paysans qui s'inquiètent de voir leurs chevaux y glisser ; ils évitent souvent de passer sur la grande route par crainte d'une longue circulation sur les bas côtés. La généralisation du goudronnage exclut le choix des itinéraires, la mécanisation agricole rend le problème moins sensible ; de plus, aucun doute que les conducteurs et aussi les animaux ne s'habituent à la nature du sol sur lequel se fait la circulation.

a) Problèmes de canalisation des courants à travers la ville.

Les villes opposent quelquefois la barrière de leurs octrois aux voitures ; elles chassent ainsi de leurs murs les automobilistes ; elles les soumettent à des paiements pour l'essence contenue dans leur réservoir ; des cartes publiées en 1925 signalaient les itinéraires d'évitement à employer pour se soustraire à ces tracasseries, dignes d'un autre âge. Les campagnes du Touring-Club de France, jointes à l'évolution des esprits qui amena plus d'un Conseil Municipal à concevoir que l'équilibre de son budget proviendrait plus de l'enrichissement du commerce local dû au passage que des recettes de l'octroi sur l'essence, ont conduit à la suppression de ces entraves. La ville est accueillante pour l'automobile, l'autocar et le camion. L'absence de plateforme spécialisée exclut la nécessité d'emplacements particuliers. L'automobile conduit directement marchandises et voyageurs à leur but ou à proximité ; leur contenance ne nécessite pas à l'origine, pour les colis, de magasins bien vastes, et plus d'une arrière-salle de café en fait office et continue à le faire.

L'accroissement progressif et simultané du nombre des véhicules et de leur dimension (tout au moins ici pour les véhicules utilitaires et les autocars) pose rapidement le problème de la capacité des villes à

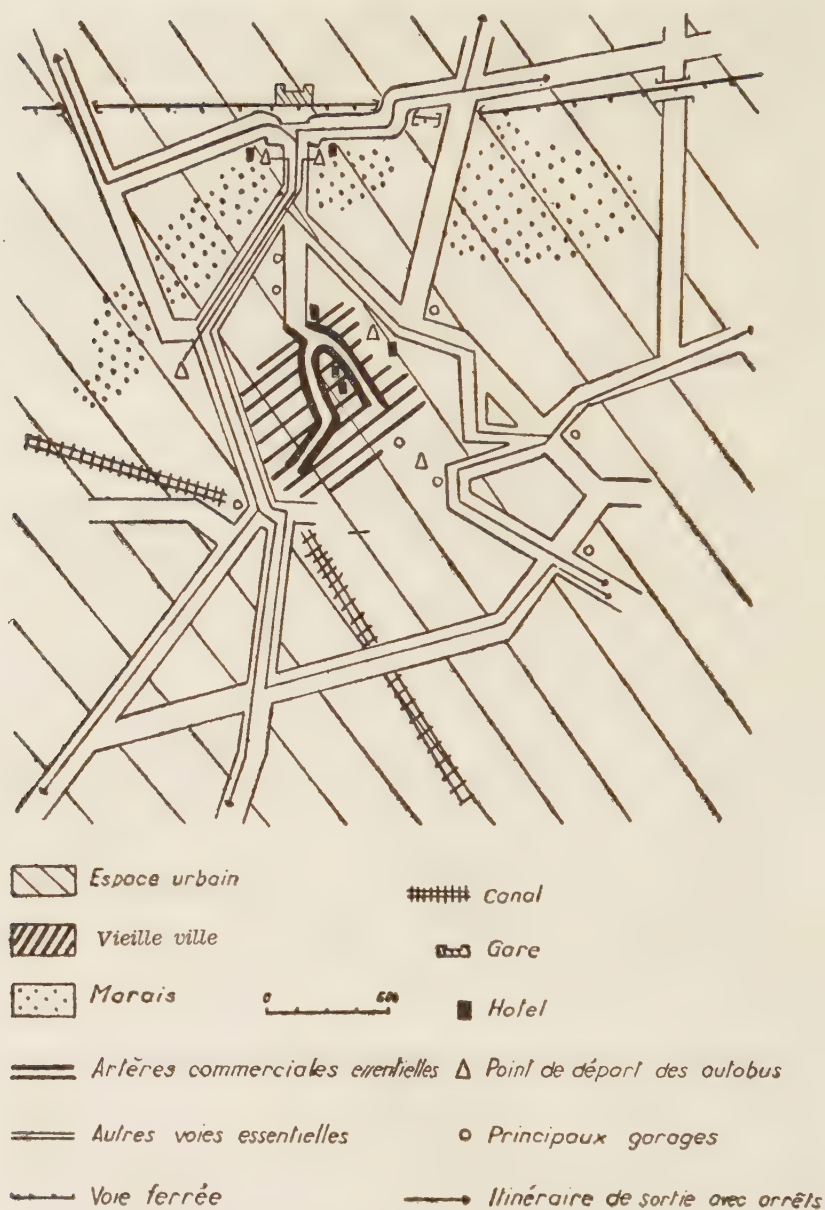


Fig. 39. Plan de Bourges

Les autocars évitent le centre de la ville et utilisent les itinéraires proposés aux automobilistes de passage pour gagner les principales sorties de la ville. La localisation des hôtels est indifférente au tracé des boulevards d'évitement de la cité ; elle est influencée par le passé : proximité de la gare et du centre de la ville.

les recevoir : l'augmentation des vitesses conduit plus d'un chauffeur à souhaiter contourner les agglomérations pour soutenir la moyenne, tandis que le routier au volant de son 15 tonnes est désireux de s'épargner les tournants délicats aux angles aigus dans des rues étroites qui n'ont point été conçues pour son passage. Chaque ville a désormais son lot de sens interdits ; les places centrales sur lesquelles les groupes conversaient interminablement en se promenant de long en large avant l'heure de l'apéritif sont aujourd'hui aménagées pour recevoir les automobiles : les jours de marché, les belles journées estivales où la circulation touristique bat son plein, elles débordent de voitures. La plupart des villes absorbent aisément la circulation locale, elles supportent d'être envahies d'une part de la circulation générale, mais sont incapables d'en assurer l'écoulement intégral, notamment en ce qui concerne les poids lourds. L'utilisation de boulevards extérieurs aménagés de plus en plus fréquemment comme des passages entre les diverses entrées et sorties de villes est imposée aux camions et suggérée aux touristes, ou au moins jalonne-t-on des traversées utilisant les parcours les plus dégagés. Le plan initial permet de réaliser plus ou moins complètement la déviation des courants de circulation sur les confins de la cité. A Poitiers, comme à Angoulême, le flot incessant de la circulation sur la Nationale 10 reste parfaitement étranger au centre des villes, il est vrai que la topographie justifie ce passage externe. Les courants qui se croisent à Bourges évitent le passage au cœur de la cité ; ils contournent le vieux Brive par la ceinture des boulevards qui l'enserrent, et sont dirigés de même autour du vieux Montluçon. Le plan urbain ne favorise pas toujours de pareilles déviations : le principal mouvement à travers Châteauroux est commandé par la Nationale 20, il traverse la ville de part en part, utilisant les rues étroites et les plus commerçantes ; ce sont les courants transversaux Tours-Clermont, Poitiers-Bourges qui bénéficient seuls de la ligne des boulevards extérieurs (fig. 49). La présence d'un pont commandant de nombreuses directions et conduisant immédiatement dans la ville oblige souvent la circulation à emprunter les artères maitresses de l'agglomération : les cas de Tours et Nevers sont caractéristiques ; celui de Bordeaux ne l'est pas moins : le pont de pierre collecte les automobiles, camions et cars provenant aussi bien de Paris, Nantes et La Rochelle que de Limoges, Lyon et Clermont-Ferrand ; le flot débouche sur les quais à 600 mètres de la place de la Bourse.

On perçoit tout de suite la signification économique de cette organisation matérielle : elle suppose l'installation le long des voies périphériques d'activités longtemps réservées au centre même des villes : cette naissance ou ce transfert ne sont pas sans analogie avec ceux déterminés par l'édification des gares. Nous les analyserons sous leurs angles divers lorsque nous aurons étudié les problèmes posés par la localisation même des terminus urbains des services routiers.

b) Le problème des gares routières.

Les entreprises de transport automobile choisissent en général un café proche du centre comme point de départ ou d'arrivée ; l'autocar stationne devant la porte ou sur une place voisine. Il vient au cœur de la ville, mais il en dessert plusieurs quartiers, souvent la gare, sur

son parcours. C'est un élément de son succès. Les lignes routières se multiplient, le gabarit des véhicules augmente et la circulation urbaine rend bientôt impossible de tolérer la circulation et le stationnement prolongé des cars dans les artères centrales. Ils sont bientôt rejetés du centre à une distance plus ou moins grande suivant la structure des voies urbaines.

Les compagnies puissantes offrent très vite à leur clientèle une gare où les installations sont très sommaires (35) : elles ne comprennent souvent qu'une salle d'attente vétuste et étroite, dans laquelle on délivre les billets si le chauffeur en est dispensé au départ, et où on reçoit les messageries. Les voitures stationnent quelquefois dans une cour ou un garage comme les Rapides de Touraine à Poitiers, dans ce cas, le point de départ reste central s'il l'était antérieurement. Il est le plus souvent sur la voie publique ; on choisit en général de vastes places, à proximité des avenues conduisant aux sorties de la ville par l'intermédiaire d'un boulevard extérieur. Les cars occupent les lieux à longueur de journée ; tantôt comme à Poitiers, place de la Préfecture, ils partent du point même de leur stationnement, tantôt comme à Châteauroux, ils se déplacent d'une centaine de mètres de la place Voltaire vers la gare quand vient leur heure de départ. Un fait remarquable est justement de voir le nombre des services routiers partant des approches immédiats des stations de chemin de fer, tant à Limoges qu'à Tours, à Montluçon qu'à Moulins ou Bourges. L'avantage souvent vanté de la desserte directe de la ville disparaît et le voyageur doit gagner la gare ou un autre point de la périphérie urbaine parfois plus éloigné encore (36). Il suffit de suivre les itinéraires des lignes vers les sorties des villes pour en prendre conscience. La situation est commandée par la largeur des rues : les conceptions grandioses des larges avenues bordelaises permettent, comme à Clermont-Ferrand, de prévoir des départs des zones centrales : la S.G.T.D. a son terminus à proximité de la place de Jaude, au centre de la capitale de l'Auvergne. C.I.T.R.A.M. a le sien près des allées de Tourny. Les villes aux rues étroites et sinueuses imposent des départs et une circulation périphériques (fig. 39). La dispersion des lieux de départ est fréquente ; les villes moyennes en comptent plusieurs, dont trois ou quatre correspondants aux compagnies principales, les autres étant répartis dans la ville.

Le problème de leur rassemblement pose celui de la construction des gares routières (37). Nous avons signalé les installations souvent élémentaires de quelques grandes compagnies, ces dernières ne correspondent pas à de véritables gares, de plus, elles sont réservées, sauf accord, aux véhicules d'une entreprise. Ces organismes privés construits jusqu'en 1945, continueront de fonctionner, mais de nouveaux ne pourront être construits sans autorisation. Une ordonnance du 24 octobre 1945 le prévoit, en même temps qu'elle définit le principe de la construction de gares publiques assurant la liaison avec les autres modes de transport et entre les services routiers, et devant favoriser la pros-

(35) Il existe d'honorables exceptions, telle la gare C.I.T.R.A.M. de Bordeaux.

(36) Cette situation n'est-elle pas poussée à l'extrême à Paris où les principaux centres de départs routiers vers la province sont les portes de la Villette et Maillot, la place Denfert-Rochereau et le quartier de la Bastille ?

(37) CAYET [303].

périté de la cité ; des services de garage et dépannage doivent y être mis à la disposition des transporteurs, les fonctions commerciales propres à une gare doivent y être assurées, de même que des emplacements sont prévus pour le service postal et celui des voyageurs. La gare pourra être concédée à une société anonyme dans laquelle les transporteurs pourront avoir des parts ou à un établissement public, ou encore affermée ou mise en régie. Le régime de la concession suppose un très gros trafic si on veut que la société soit rentable ; on ne peut l'appliquer qu'à partir de 450 départs par semaine ; l'autre suppose encore un peu plus de 200 départs hebdomadaires. En effet, les usagers doivent en fait assurer les annuités des intérêts et l'amortissement des capitaux investis grâce à une surtaxe de 5 % au maximum ; les transporteurs doivent y contribuer par un versement de 5 % de leurs recettes propres à chaque ligne sans que théoriquement cela se répercute sur les tarifs. La construction d'une gare avec ses pistes de circulation, garages, trottoirs d'embarquement, suppose un espace de 4.000 à 5.000 m². Leur localisation exige d'abord des espaces libres assez vastes. On n'en dispose pas toujours en plein centre des villes. Mais elle dépend en outre des bailleurs de fond. J. Cayet précise :

« ... Dans toute étude d'autogare, il faut se préoccuper au premier chef du problème financier, qui domine toute la question... » (38)

Ce point de vue prédomine, ce qui est un non-sens car la première importance devrait être donnée aux commodités nouvelles nées de la construction pour le plus grand nombre de relations et d'expéditions ; mais une fois encore il s'agit d'abord de satisfaire les intérêts privés. On assiste alors à des débats interminables où s'affrontent municipalité, chambre de commerce, transporteurs, représentants de l'administration ferroviaire ; le schéma est constant ; il oppose les partisans d'une localisation près de la gare du chemin de fer à ceux qui souhaitent une construction en plein centre. Les premiers ont pour eux les difficultés de circulation qui font hésiter les municipalités à les accroître encore, les seconds détiennent l'argent, clé de la décision. Poitiers attend son autogare. Les destructions de la guerre ont frappé terriblement le quartier de la gare et créé de grands vides ; la suppression des chemins de fer à voie étroite a évité la reconstruction d'anciens bâtiments qu'on leur avait consacrés. Ces conditions ont conduit à la décision d'édifier ici la station des autocars. Aussitôt, la Chambre de Commerce a déclaré qu'elle suspendait tout concours à l'opération, car cette décision menaçait trop gravement le commerce local. Et cependant, on voit mal où créer dans le centre de cette cité aux rues étroites l'édifice souhaité. Cet exemple illustre parfaitement les difficultés de construction des autogares et traduit dans leur domaine particulier les problèmes inhérents à l'ensemble de l'exploitation des transports routiers.

Outre les gares privées dont nous avons fait mention, plusieurs villes possèdent des autogares installées à proximité du centre comme à Angers, Limoges, Périgueux ou Vichy, ou de la station ferroviaire comme à Nevers et à Tours où on hésite à donner le nom de gare à la baraque minable qui la constitue tandis que les voyageurs atten-

dent en plein air sur une place où des plaques innombrables leur signalent l'emplacement du car qui doit les emmener. Ces installations même sommaires apportent une solution partielle au problème du chargement des colis de messageries qui, hors ce cas, sont confiés à des cafés ou à des magasins que les transporteurs ouvrent dans les rues les plus commerçantes et où ils enlèvent au besoin la marchandise à l'aide de matériel léger pour la conduire aux poids lourds stationnant dans un garage périphérique. Le chargement ou le déchargement des camions complets suppose évidemment le stationnement au lieu même où se trouve la marchandise rassemblée ; il s'agit souvent d'établissements industriels ou commerciaux disposant d'espaces spéciaux pour les manutentions hors de la voie publique. La seule difficulté réside dans le passage à travers les rues en fonction de la localisation de l'entreprise à desservir.

Les problèmes de la circulation urbaine se compliquent avec la multiplication des véhicules. Les techniques modernes de transport sont créatrices d'activités nouvelles, elles en modifient d'autres ; ces transformations se répercutent sur l'ensemble de la vie urbaine.

3° *Circulation automobile et localisation des activités sédentaires qui y sont liées.*

La proximité de la grande route, si recherchée pendant des siècles, est souvent redoutée à l'ère de l'automobile. Le paysan craint pour son bétail ; les allées et venues de son matériel et de ses charrois, même mécanisés, sont difficiles. Un agriculteur charentais nous signalait comment en pleine moisson, le passage des touristes sur la Nationale 10 ralentit les mouvements de ses attelages par suite des précautions à prendre à chaque voyage vers les champs. La construction d'autoroutes isolant des parcelles des bâtiments d'exploitation créerait des difficultés plus grandes, semblables à celles que le chemin de fer a fait naître depuis un siècle. Les déviations sont multipliées pour contourner les villages, des boulevards extérieurs créés pour détourner les courants de trafic du cœur des villes ; ces mesures ne provoquent pas de très violentes protestations du commerce local, car le trafic de transit l'intéresse peu hormis quelques professions ; un courant démesurément enflé multiplie les interdictions de stationnement, et il est préférable que la clientèle locale ou régionale puisse s'arrêter librement. La circulation détermine le développement ou le renouveau d'activités particulières, l'hôtellerie et l'entretien des voitures.

a) L'hôtellerie et le mouvement touristique (39).

L'hôtel répond à trois fonctions distinctes : la première correspond au logement provisoire dans une ville de gens en déplacement pour raison professionnelle, pour une période de quelques mois ; les difficultés actuelles multiplient cette catégorie ; elle assure un fonds de clientèle particulièrement recherchée en hiver ; la seconde vise ceux

(39) CHATELAIN [395]. L'auteur base son étude sur les données relatives à la population active ; il oppose des zones de besoins normaux et des zones de tourisme. Il nous semble que l'expression d' « industrie touristique », entrée dans le langage géographique, soit à proscrire ; elle assimile des services proches de l'activité commerciale à une opération productive. C'est une confusion regrettable.

dont la profession exige des déplacements quotidiens, voyageurs de commerce bien sûr, mais aussi ensemble des ingénieurs, inspecteurs, directeurs de toutes les administrations, banques, entreprises industrielles et commerciales ; elle représente un mouvement permanent ; la troisième intéresse le mouvement touristique, très irrégulièrement réparti au cours de l'année. Tandis que les deux premiers types de déplacements ne profitent guère qu'aux hôtels urbains, le troisième tend aujourd'hui à vivifier ceux des bourgs les plus menus. Dans la ville la localisation des hôtels modernes est commandée d'abord par le développement du chemin de fer ; une série d'établissements s'ouvre à proximité des gares ; en même temps, les hôtels installés au cœur des villes se multiplient ; les anciens subsistent dans la mesure où ils s'adaptent à de nouvelles conditions de confort. La circulation automobile n'a pas provoqué de déplacements des hôtels urbains, sauf rares exceptions ; elle a tout juste multiplié les relais connus et fréquentés par les chauffeurs des poids lourds ; on les trouve installés tout le long des grands itinéraires, tant dans les faubourgs urbains que dans les villages.

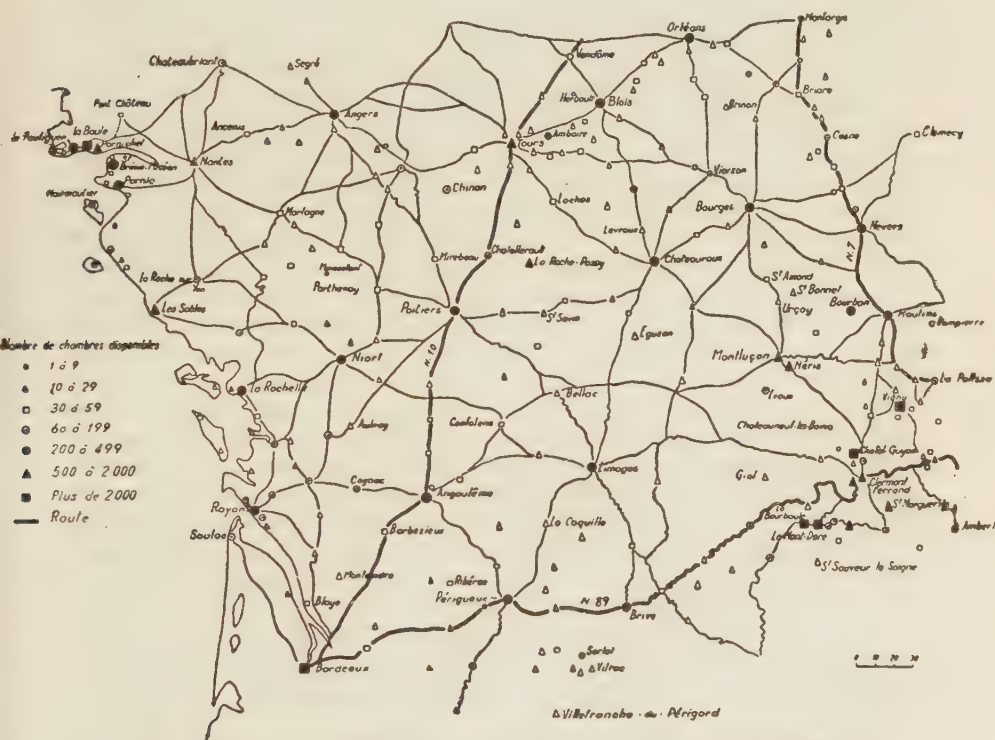


Fig. 40. Répartition des hôtels de tourisme en fonction du réseau routier

On distingue des zones touristiques de séjour à haut degré d'équipement et comptant de grandes stations (Auvergne avec plus de huit mille chambres à Vichy et à La Bourboule), des zones touristiques de passage à multiples lieux de séjour de faible capacité hôtelière (Châteaux de la Loire), des régions faiblement équipées montrant la juxtaposition de villes-étapes et de relais dans des agglomérations secondaires ou en pleine campagne situés généralement le long des principaux axes routiers (Nationales 7-10-89).

Le tourisme peut être de simple passage, l'étape. Le long des grandes routes, les villes voient croître leurs possibilités hôtelières, en même temps que les villages sont pourvus d'établissements homologués par le Commissariat au Tourisme (40) (fig. 40). L'affluence actuelle et la variété des courants touristiques déterminent une extension rapide de l'équipement hôtelier, avec une prédominance marquée pour les relations établies avec Paris. La vitesse est un des facteurs de localisation des étapes ; les Parisiens des années 1930 avaient fréquemment comme halte pour la nuit La Charité, Nevers, Châteauroux ou Tours, qui sont aujourd'hui le plus souvent atteintes ou dépassées à l'heure du déjeuner. Mais il y a les Normands et les Picards, les Belges et les Hollandais, les Anglais évitant souvent Paris et cherchant à s'arrêter au sud (41) et aussi les Parisiens qui n'hésitent plus à prendre la route le samedi dans l'après-midi et s'arrêtent après deux ou trois cents kilomètres.

Les zones touristiques sont beaucoup plus localisées : Val de Loire, littoral atlantique et Auvergne sont seuls à correspondre à cette définition ; les chiffres du nombre des chambres deviennent considérables surtout si l'on tient compte de la faible importance de ces agglomérations dont l'activité est toujours saisonnière. Ici les hôtels se côtoient séparés par quelques espaces de verdure. La circulation ferroviaire a très rapidement fait naître et se développer ces secteurs ; l'automobile a étendu en surface l'influence du tourisme dans les zones déjà vivifiées par cette activité. Le secteur touristique est linéaire le long du littoral atlantique : entre Loire et Gironde les plages accueillent des Parisiens, des Lyonnais, des habitants de toute la France centrale ; elles reçoivent des touristes simples ; les « grandes » stations balnéaires sont aujourd'hui plus proches de Paris ou réparties le long des côtes méditerranéennes et basques. La Baule et même Royan eurent leur époque, l'intérêt s'est porté ailleurs. La zone touristique s'étale dans l'intérieur : stations thermales et stations d'altitude sont nombreuses à travers toute l'Auvergne. La législation sociale modifie la clientèle classique des stations thermales ; la composition sociale se diversifie ; le recrutement se régionalise dans la mesure même où les caisses de sécurité sociale imposent à leurs ressortissants la fréquentation des stations les plus proches de leur domicile. Cela ne supprime pas intégralement les voyageurs venus de loin mais cela en réduit la proportion. Vichy conserve à côté des caractères communs qu'elle partage avec Châtel-Guyon ou La Bourboule, les traits d'une ville de luxe : palaces et succursales des grandes maisons parisiennes se succèdent le long des rues principales ; les malades côtoient ici ceux que le snobisme conduit à un bref séjour et pour qui le temps se partage entre le golf, le casino et accessoirement les établissements thermaux en attendant

(40) La base de la documentation repose sur l'Annuaire officiel des Hôtels de tourisme, 1953, pour les diverses régions étudiées. Ces hôtels correspondent à des normes de confort et service établies par le Commissariat au Tourisme. Le nombre de chambres par localité est ainsi connu. Même en tenant compte de l'importance du nombre des établissements écartés, des comparaisons sont valables entre villes, régions, et itinéraires puisque la source reste la même.

(41) On s'explique ainsi l'importance des hôtels de catégories élevées dans des villes comme Montargis et Chartres.

le départ vers Deauville ou Antibes. Étrangers et coloniaux constituent une bonne part de ces touristes aisés. Le Val de Loire est le lieu de déplacements d'autre nature : le passage l'emporte ici sur le séjour ; la visite des châteaux ne retient que deux ou trois journées ; elle est le fait des touristes de toutes catégories ; d'innombrables autocars déversent quotidiennement en saison à Blois, Amboise et Chenonceaux des groupes français ou étrangers venus de Glasgow, Amsterdam, Milan ou plus simplement de Agen ou Dijon.

Le tourisme suppose l'exercice de multiples activités dont celles du transport. En dehors même des services publics dont l'organisation présente un caractère saisonnier marqué, le développement des circuits touristiques met en mouvement des centaines de véhicules. La moindre station est aujourd'hui point de départ de promenades, et les grands centres disposent d'un matériel très nombreux.

b) Garages et distributeurs d'essence : localisation urbaine.

La circulation des automobiles exige la possibilité de se ravitailler en essence tout le long de la route et de procéder à l'entretien courant. Les garages se sont d'abord installés à proximité du centre urbain ; ces premières créations se sont vite trouvées à l'étroit. Vers 1928, l'aide des constructeurs permet l'édification d'une seconde série d'établissements beaucoup plus vastes ; ces derniers sont cependant enserrés au milieu des blocs urbains sans grande possibilité d'extension, sauf par le procédé très onéreux des constructions en hauteur qui ne se justifie pas dans la majeure partie des villes de province. Des petits établis de la première génération, on ne trouve guère trace, et les artisans ont émigré vers des quartiers moins centraux. Les secondes constructions sont encore nombreuses ; elles ne correspondent que moyennement aux besoins ; elles n'offrent pas toujours les facilités d'accès souhaitables. Leur exploitation continue souvent avec une annexe située à la périphérie de la ville ; quelquefois, rien n'indique aux particuliers qu'il ne s'agit pas d'un établissement privé, mais de plus en plus si la localisation est bonne, soit sur les boulevards extérieurs, soit au-delà sur une des routes partant de la ville, un nouveau garage se monte, absorbant une partie des activités de l'ancien qui conserve l'essentiel des fonctions commerciales, notamment la livraison de matériel neuf. Le nouvel atelier attire une clientèle de passage en plus des clients locaux, il a un débit d'essence bénéficiaire du courant de transit.

Les grandes stations-service battant les pavillons de Shell ou Antar sont également installées dans les faubourgs urbains ; elles répondent au besoin d'augmenter les possibilités de stockage près des villes, les dégagements sont suffisants pour permettre des mouvements aisés sur des pistes larges, sans gêner la circulation normale. Les problèmes de localisation sont moins complexes dans les localités secondaires et rurales ; le fait marquant étant évidemment la multiplication de celles qui possèdent un ou plusieurs garages.

L'image d'un réseau de distribution d'une grande société montre la liaison étroite avec la circulation ; les grands itinéraires sont les mieux

pourvus (42) (fig. 41). Les points de vente s'y multiplient pour une seule marque ; quelques-uns seulement s'en trouvent éloignés ; ils se rassemblent surtout dans des régions touristiques où les mouvements sont plus diffus. Les garagistes et les gérants de stations détiennent des postes, exceptionnellement des épiciers ou des aubergistes. Sauf dans le dernier cas, il s'agit d'une activité typiquement liée à la route. Mis à part quelques grands organismes situés à la sortie des agglomérations importantes, un personnel très réduit assure le service ou fait en même temps des réparations. La majeure partie des postes ne dispose que d'un appareil de distribution. En tenant compte du fait que chaque garagiste est distributeur, le nombre départemental des postes



Fig. 41. — Un réseau de distribution d'essence au niveau du détail

Les postes sont particulièrement nombreux le long des grands itinéraires routiers ; ils se multiplient encore dans certains secteurs touristiques (châteaux de la Loire).

A : Angers. — An : Angoulême. — A : Aurillac. — B : Bergerac. — Bo : Blois. — B : Bordeaux. — B : Bourges. — C : Châteauroux. — C : Clermont-Ferrand. — G : Guéret. — M : Montluçon. — Mo : Moulins. — N : Nantes. — Ne : Nevers. — Ni : Niort. — L : Limoges. — L.R. : La Rochelle. — P : Périgueux. — P : Poitiers. — T : Tours. — Tu : Tulle. — V : Vichy.

en service indique un ordre de grandeur de la quantité des entreprises travaillant en fonction de la circulation routière (43).

c) Circulation routière et naissance de quartiers urbains.

Nul ne saurait discuter de la réalité du quartier de la gare ; la circulation automobile est-elle capable d'exercer une influence semblable et de provoquer le développement de quartiers caractéristiques dans la ville ?

L'observation d'un organisme élémentaire où un des courants de trafic évite l'agglomération pour se soustraire à une double traversée de rivière, nous conduirait à une réponse affirmative ; la route Tours-Clermont-Ferrand frôle La Châtre et croise la route Paris-Figeac sur la rive droite de l'Indre à l'entrée du pont qui conduit vers la ville. Ici en quinze ans se sont édifiés deux hôtels, un garage et tout récemment un vaste poste de distribution d'essence disposant de huit appareils ; il y existe encore un hôtel plus ancien et un café-restaurant. Nous sommes en présence d'une extension de la ville commandée par la route (fig. 42). Dans les cités plus importantes, nous avons signalé la migration des établissements d'entretien et de réparation ; il ne semble pas qu'on assiste à celle des hôtels : qui souhaiterait une chambre pour se reposer sur les boulevards extérieurs, animés toute la nuit des bruits de moteur des poids lourds ? En fait, si le voyageur s'arrête et qu'il ne choisit pas le calme d'une étape rurale, il se dirige vers l'intérieur des cités ou aux environs de la gare pour se loger.

Seules des conditions particulières déterminent la naissance d'un groupement d'établissements dont la vie est uniquement liée à la circulation routière. Dans le cas général, l'accumulation des garages et des postes d'essence confère un cachet spécial à l'entrée des villes : ils s'installent souvent au milieu des maisons qui accompagnent chaque côté des grandes routes à l'approche des cités. On les trouve encore sur les boulevards extérieurs entre les grandes constructions

(43) Comité professionnel du Pétrole, analyse par départements de la consommation française de carburants :

DÉPARTEMENTS	Nombre de Postes	Nombre d'appareils		
		Essence	Super carburant	Gas-oil
Allier	488	528	209	71
Charente	369	389	129	65
Charente-Maritime	563	598	189	82
Cher	375	398	99	64
Corrèze	320	323	99	55
Creuse	243	246	64	21
Dordogne	475	502	152	76
Gironde	945	1016	457	194
Indre	351	365	83	37
Indre-et-Loire	456	480	150	56
Loir-et-Cher	354	408	65	33
Maine-et-Loire	502	544	184	55
Puy-de-Dôme	481	486	183	64
Deux-Sèvres	383	398	87	46
Vendée	374	387	82	50
Vienne	395	415	126	45
Haute-Vienne	379	416	111	49
Loire-Atlantique	565	617	231	93

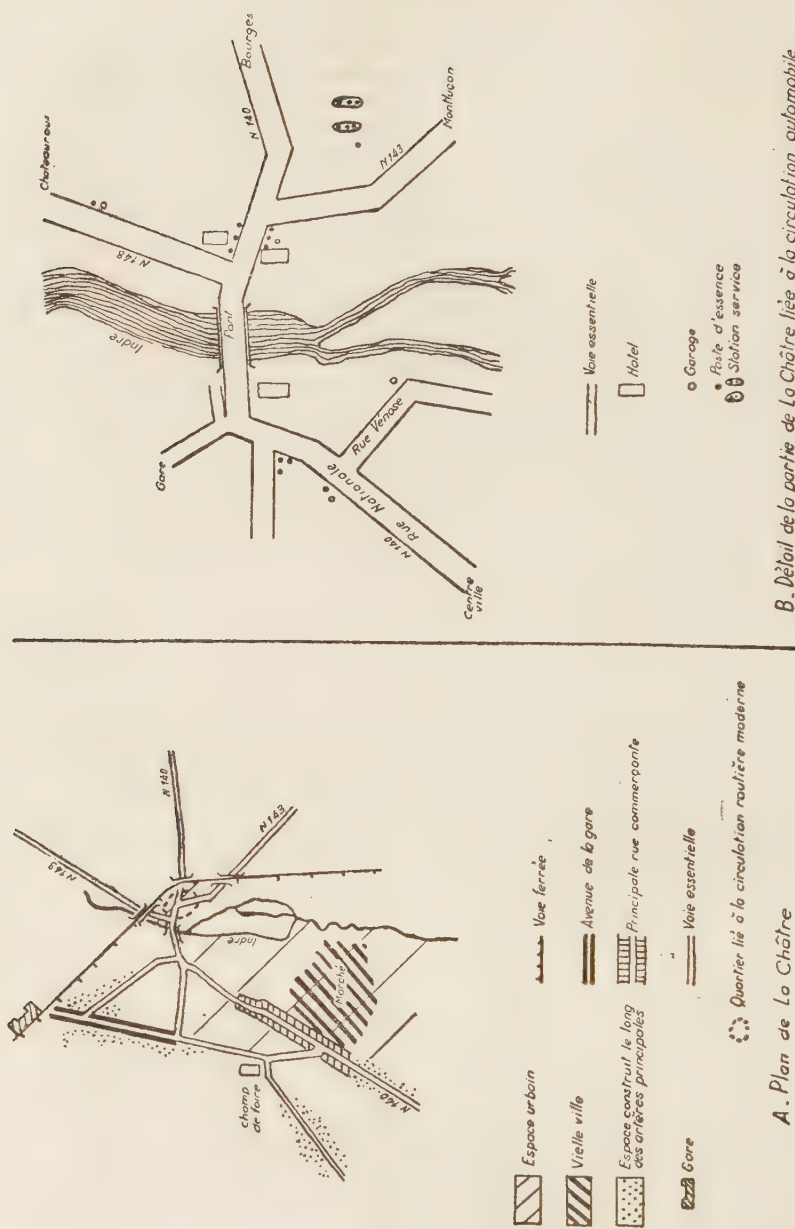


Fig. 42. Route et quartier urbain un exemple : La Châtre

Le principal carrefour routier est situé au Nors-Est de la ville entre l'Indre et la voie ferrée (croquis A). Les hôtels et postes d'essence installés là ne forment pas un quartier (croquis B).

Échelles : croquis A : 1:27 500 — Croquis B : 1:7 500

modernes, blanches aux lignes sobres, qui forment une ceinture discontinue. Les espaces verts sont nombreux ; de véritables quartiers ne sont pas encore constitués, sauf dans les plus grandes villes où la crise du logement est particulièrement sensible, là des acheteurs et locataires disposant de sommes élevées peuvent prétendre s'installer dans les appartements de haut prix. Cette croissance de la ville n'est pas liée directement à la circulation routière générale : on note cependant que l'automobile et surtout l'autobus, permettant d'apporter une solution aux courants internes à la cité plus aisément que le tramway, favorisent l'extension de l'organisme urbain en surface.

Automobiles et chemins de fer exercent une influence différente ; ils la doivent aux conditions matérielles de leur utilisation, collective pour le train, plus individuelle pour l'automobile. La gare est un point unique dans la ville ; le contact s'y établit entre deux types de circulation ; la gare est un pôle normal d'attraction ; elle peut être créatrice d'activités et favoriser l'installation de ceux qui les exercent dans ses parages. L'automobile pénètre par toutes les routes qui conduisent à la ville, elle circule à l'intérieur, jusqu'au point où la marchandise l'exige. La dispersion de ses itinéraires, et des manutentions des produits transportés suppriment une des causes d'accumulation humaine provoquée par la gare du chemin de fer.

Mais en outre la naissance du réseau ferré est contemporaine de changements économiques décisifs auxquels correspond le bouleversement démographique qui assure l'essor urbain. La majeure partie des villes n'a plus le même rythme d'accroissement à l'époque du développement de la circulation automobile. La création de quartiers s'explique à proximité de la gare par l'arrivée de populations nouvelles et la multiplicité de fonctions particulières liées au passage du chemin de fer. Rien de semblable ne se produit avec l'utilisation de l'automobile. Le développement actuel des villes se réalise le long des artères maîtresses de la circulation routière (boulevards extérieurs et routes divergentes), mais de nouveaux quartiers sont parfois longs à se constituer : la fonction résidentielle y est souvent dominante. La circulation routière générale n'est pas l'élément déterminant de ces extensions urbaines ; elle ne produit que des transferts limités à quelques activités commerciales qui ne suffisent pas à déterminer la formation de quartiers neufs nettement individualisés à l'intérieur de l'espace urbain.

III — LA CIRCULATION ET LA HIERARCHIE DES AGGLOMERATIONS.

La notion de réseau urbain hiérarchisé prend toute sa valeur avec les progrès du commerce. La signification de l'emprise urbaine sur les agglomérations et les campagnes voisines évolue avec les transformations des systèmes économiques. L'exemple nous a été fourni par l'organisation des réseaux de transport autour de Bourges et Clermont-Ferrand qui concrétisait, au XIX^e siècle, les conditions de rayonnement d'une ancienne capitale politique, administrative et juridique et celles d'un centre commercial prospère. La première organisation sclérosée

et devenue sans utilité pratique s'oppose à la seconde toute entière orientée vers les conceptions capitalistes des échanges.

Le géographe est conduit par les limites mêmes généralement imposées à son information, à établir sur des données extérieures les diverses zones d'influence d'une ville. Les manifestations, disons de la subordination, sont nombreuses : diffusion de la presse, répartition des magasins à succursales multiples et des agences bancaires, mouvements professionnels, fréquentation des marchés. Le rayonnement de la ville est une réalité géographique essentielle dont on cherche souvent l'expression dans les facilités de circulation. Les cartes d'isochrones traduisent la variété de rapidité des communications dans les diverses directions et sont prises comme indice du degré de pénétration de l'influence urbaine.

Le Val de Loire offre un réseau urbain serré de villes actives dont les zones d'influence définies par la vitesse des transports se recourent et rejoignent celles des cités voisines d'autres régions : Orléans, Tours, Angers, Nantes, Le Mans, Rennes. Il n'en va pas de même dans le Limousin et l'Auvergne où de vastes secteurs sont hors de l'attraction directe de Limoges, Montluçon ou Clermont-Ferrand. La rapidité de la circulation a surtout des répercussions directes sur les courants humains. L'évolution des réseaux de transport se traduit par des changements notables dans le rayonnement urbain : la disparition des relations ferroviaires du Blanc a supprimé l'influence de Tours au profit de celle de Châteauroux ; trois trains reliaient chaque jour Tours au Blanc avant la guerre ; à l'occasion des manifestations commerciales, certains comptaient jusqu'à seize voitures ; aujourd'hui, les deux villes sont unies l'une à l'autre par une douzaine d'allers et retours routiers par semaine.

Il est vrai que l'importance prise par les moyens de transports individuels, notamment dans les campagnes, réduit la portée des enseignements qu'on peut attendre du tracé des isochrones (44) ou de la fréquence des services publics offerts aux populations.

Les déplacements humains et les échanges de marchandises traduisent en général les mouvements moins visibles des capitaux qu'il s'agisse de billets ou plus fréquemment de jeux d'écriture. La cité qui attire les habitants des petites villes et des campagnes voisines, est souvent celle où existent des possibilités de placements, celle qui contrôle la vie régionale par les capitaux investis dans les diverses activités qui s'y exercent (45). La hiérarchie établie à un moment donné dans un réseau urbain régional n'est pas une réalité immuable ; des cités sont en pleine expansion économique et accroissent leur influence sur leur environnement au moment où d'autres sont arrêtées dans leur développement. Mais en outre l'observation montre que la hiérarchie n'a pas obligatoirement la même valeur dans tous les domaines : la place de commerce principal d'un secteur donné ne cadre pas toujours

(44) Les cartes d'isochrones doivent être interprétées en tenant compte des conditions locales : ainsi Nevers inscrit dans la région de Bourges (isochrone 1 heure 1/2) n'a que peu de rapport avec la capitale du Berry ; au contraire, la capitale nivernaise rayonne sur l'est du département du Cher. Par ailleurs, Issoudun a plus de contacts avec Châteauroux qu'avec Bourges.

(45) LABASSE [176].

avec le centre industriel fondamental qui constitue habituellement le principal marché du travail. La puissance de l'organisation commerciale, le système rigide des réseaux de distribution et même de ramassage tendent à donner une grande place à la première cité commerciale de chaque département.

Les négociants de Brive ont favorisé l'adoption des cultures de valeur commerciale de fruits et de primeurs : la ville contrôlait l'ensemble du marché agricole. Les capitaux accumulés permettent le développement d'activités industrielles. L'intervention directe des maisons de gros de Paris, la création de circuits de ramassage sous l'impulsion de la S.N.C.F. modifient les conditions dans lesquelles Brive intervient dans la vie régionale ; cette évolution accompagne celle des marchés des produits agricoles et industriels, elle est un fait général qu'on retrouve pour les beurres des Charentes ou les expéditions de marées et coquillages de la Seudre.

Les villes de province qui dominent le commerce d'un département ont pour fonction essentielle, dans les régions sur lesquelles elles rayonnent, de transmettre l'influence des cités plus puissantes dont elles dépendent, et avant tout de Paris. Le développement du réseau des communications a permis de briser l'ancienne structure des marchés régionaux, mais simultanément le rôle de direction de l'économie par les bourgeoisies locales s'en trouve amoindri. Cela ne se traduit pas obligatoirement par une diminution des activités urbaines, mais par un changement de leur nature. La ville est bénéficiaire de la multiplication des mouvements d'affaires, de la concentration des fonctions administratives, de l'accroissement des échanges : mais, hors Paris et quelques grandes capitales régionales (Bordeaux, Nantes, Limoges, Clermont-Ferrand), elle perd une large part des initiatives qu'elle détenait sur l'essor de ses propres activités, et par contrecoup de toutes celles qui se développaient dans les régions voisines. Elle subit les décisions prises ailleurs et en assure l'exécution sur le territoire sur lequel elle exerce son influence.

Les rapports hiérarchiques établis entre les villes d'un réseau urbain régional reposent avant tout sur leurs relations commerciales : des mécanismes précis dominent la distribution de toutes les marchandises aux divers échelons des échanges : la place attribuée à chaque agglomération dans cette chaîne permet en dernière analyse de se faire une idée assez exacte de sa position dans un réseau urbain.

Quel est le sort réservé à la petite ville, simple marché rural, au cours de cette évolution qui rassemble les activités commerciales dans un nombre restreint de centres urbains plus importants ? Confolens, Bressuire, La Châtre satisfont longtemps aux échanges d'une économie marchande aux horizons bornés, sans avoir à craindre la concurrence d'autres villes ; les paysans des terroirs qui les entourent viennent vendre une petite part de leurs récoltes, les commerçants de l'agglomération délivrent aux campagnards les rares produits qu'ils achètent.

Pour qui vient de Montluçon, La Châtre paraît perché haut au-dessus de l'Indre ; les grands arbres de la promenade de l'Abbaye, la vieille tour aux murs épais, prison pendant des siècles avant d'abriter les souvenirs de George Sand et du folklore local, attirent le regard. Près de la rivière se pressent de petites maisons ; on atteint le plateau

par des rues tortueuses et étroites. La ville est ramassée tout autour de l'église ; elle s'est étendue au nord vers le pont assez récent qui conduit à l'arrivée des routes de Châteauroux et Bourges. Au sud, la place du marché occupe une grande surface : une partie est ombragée de grands marronniers sous lesquels les femmes étalent le samedi matin volailles, œufs et beurres, l'autre est occupée par les forains qui exposent textiles, quincaillerie et poterie ; elle est bordée de tous côtés par des magasins. Le champ de foire est rejeté au-delà de la route de Guéret, presque hors de l'agglomération (fig. 42). La petite ville, placée au cœur d'une région où la polyculture traditionnelle se maintient tardivement, vit de son rôle de marché rural ; l'exercice de cette fonction commerciale élémentaire assure la vie de sa population. Outre le marché hebdomadaire, de fortes foires animent chaque mois l'agglomération : le foirail, très vaste, reçoit des bœufs, des vaches, des moutons, des porcs ; hôtels et auberges disposent de grandes écuries où on pouvait dételier chevaux et ânes. Au début du siècle, plusieurs dizaines de wagons étaient expédiées le soir des grandes manifestations commerciales. L'équipement ferroviaire favorise la petite cité : le volume des échanges s'accroît parce que la campagne commercialise davantage de marchandises et aussi demande plus au commerce : les magasins ruraux s'adressent pour leur approvisionnement aux demi-grossistes ou aux grossistes qui sont fixés à La Châtre. La petite ville a un rôle fondamental d'intermédiaire obligé entre la ville et le village.

Les transformations des conditions commerciales et, en second lieu, les progrès du système des communications et l'acquisition des moyens de transport individuels modifient la situation. Le caractère éphémère des réseaux d'autobus convergeant vers les simples villes-marchés montre qu'ils ne correspondaient pas en fait à des besoins réels. Le grossiste de Châteauroux livre directement dans les bourgs les produits que les commerçants obtenaient par l'intermédiaire du négociant de La Châtre, ou au contraire ces commerçants ruraux prennent leur camionnette pour se ravitailler directement aux magasins généraux de Châteauroux. Les paysans utilisent leur bicyclette, motocyclette ou automobile ; pour les achats courants, ils vont au village voisin le mieux ravitaillé ; pour les achats exceptionnels à la grande ville. L'organisation du ramassage des produits agricoles, contrôlé parfois par des groupeurs ou négociants castelroussins, les mécanismes de vente du bétail réduisent l'importance des marchés et des foires. Le gros village a un silo comme La Châtre et un dépôt d'engrais, l'un et l'autre dépendant directement de Châteauroux ; plusieurs banques y ont un bureau temporaire, un ou deux notaires y attirent une clientèle fidèle.

Ainsi la zone de rayonnement de La Châtre se restreint au bénéfice des gros bourgs qui l'entourent ; elle est analogue à celle qui se constitue autour de chacun d'eux. Mais en même temps le rôle de ville-marché du passé se modifie et le commerce local passe progressivement sous le contrôle des grossistes de Châteauroux ou de Montluçon, exactement comme c'est le cas à Cluis ou Neuvy. Le même camion ravitaillait aujourd'hui au cours de sa tournée les épiciers des deux types d'agglomération (villages-centres ou villes-marchés). Foires et marchés perdent de leur importance ; le volailler ne sillonne-t-il aujourd'hui pas toutes les routes du département ? La ville ne s'individualise plus par rap-

port au gros village que par l'exercice d'une fonction administrative génératrice d'une faible activité, sous-préfecture, enseignement du second degré, palais de justice. En l'absence de développement industriel, la petite cité mène une vie assoupie : les maisons en vente sont nombreuses et restent sans acheteur. La population (un peu plus de 4.000 habitants) ne progresse pas et une partie de la main-d'œuvre cherche son travail au dehors (47) ; elle reste liée à son domicile par suite des difficultés de logement à Châteauroux.

Ainsi, la ville-marché cesse d'être le centre d'un commerce de gros ravitaillant le réseau rural de distribution ; cette fonction est désormais dévolue au centre départemental plus important qui tient en main l'ensemble de l'approvisionnement. C'est une des bases du renforcement commercial de Châteauroux, l'autre réside dans l'essor du commerce de détail des objets de valeur. En même temps, une hiérarchie nouvelle s'établit parmi les agglomérations rurales ; quelques-unes de ces dernières rassemblent les activités commerciales, elles entretiennent des liens étroits avec la grande ville : c'est désormais par l'intermédiaire direct de ces bourgs que le milieu rural entre en rapport avec le marché : c'est là que le paysan livre son blé, c'est sur leur champ de foire que le camion s'arrête pour charger les bêtes que charcutiers ou maquignons ont achetées dans la semaine. Ainsi, à côté des communes strictement productrices à commerce limité, des villages se singularisent où les fonctions commerciales de distribution s'organisent sous le contrôle direct du commerce de gros ; les anciennes villes-marchés, si nombreuses en France, sont réduites au même rôle que le gros bourg rural, à moins qu'un développement industriel ne leur confère d'autres sources de vitalité.

* * *

La distribution géographique des activités humaines évolue sous l'influence de facteurs multiples : les facilités de circulation ont leur part dans ces changements, mais d'autres facteurs interviennent et se combinent à leur action. Les transformations économiques se répercutent sur la répartition et les mouvements des hommes, sur la nature et la direction des courants d'échanges auxquels les transports doivent faire face. C'est à une situation nouvelle que doit s'adapter le réseau régional des communications, en fonction de la répartition des principaux centres industriels et des marchés de production et de consommation.

(47) En 1955, des cars ramassaient chaque jour près de 200 personnes travaillant à l'aérodrome de Châteauroux.

Cinquième Chapitre

LA DIFFERENCIATION DES ACTIVITES HUMAINES DANS LE CADRE RÉGIONAL ET LES GRANDES LIGNES DES RELATIONS COMMERCIALES

Depuis un siècle, la répartition des activités humaines se modifie ; le développement des transports influence cette évolution.

Mais d'autres facteurs interviennent, qui précipitent ces changements, les freinent ou même en transforment l'orientation. Les matières premières traitées par l'industrie, et l'énergie nécessaire à ce travail doivent être conduites vers l'usine. L'exploitation rurale ne fonctionne plus sans un minimum d'équipement, sans procéder à des achats de matériel, d'engrais, de scories, de bétail. L'industrie et l'agriculture régionales ne peuvent produire en s'appuyant sur les seules richesses locales ; leur dynamisme dépend en partie de l'ampleur et de la variété des ressources lointaines qu'elles sont capables de mobiliser à leur service, et par conséquent des revenus dont elles disposent pour le faire. L'écoulement de la production est assuré par des mécanismes commerciaux divers suivant la nature des marchandises, mais il est toujours commandé par la répartition des marchés de consommation.

L'activité économique se traduit sur le sol en réalités concrètes que sont les ports, les prairies, les usines, les villes, les mines, les champs. La circulation des biens et des personnes dépend de la nature des relations qui s'établissent entre tous ces foyers où les hommes travaillent et produisent.

I — *L'ECONOMIE INDUSTRIELLE* (fig. 43)

L'industrie présente des caractères très différents de ceux que nous lui avons vus au ^{xix}^e siècle. Les facteurs de localisation se modifient avec les changements techniques : ainsi le bois cesse d'être un combustible essentiel. Les conceptions nouvelles excluent le souci de l'approvisionnement d'un marché tout local qui supposait de nombreux lieux de travail ; et s'il persiste aujourd'hui des secteurs où on peut employer

la formule d'industrie dispersée, l'expression recouvre une réalité nouvelle. Cette répartition qui s'établit est un des éléments de la différenciation régionale actuelle ; elle s'est réalisée en partie sous l'influence de la situation économique antérieure à la phase d'industrialisation de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Le Centre et le Centre-Ouest ne comprennent aucun des complexes industriels majeurs de la France contemporaine. L'industrie y est développée mais elle y est très inégalement représentée ; elle offre des types différents de groupement.



Fig. 43. Répartition des principaux centres d'activité industrielle

1° Esquisse d'une répartition des activités industrielles et les facteurs de localisation.

a) Les foyers industriels.

L'estuaire de la Loire et l'estuaire de la Gironde constituent deux grands foyers industriels. Nantes, Saint-Nazaire et une série de localités intermédiaires groupent des usines aux productions diverses occupant de vastes espaces. La ferblanterie tient une place fondamentale et ravitaille des usines d'emballages métalliques ; plusieurs chantiers de construction navale, installés le long de la Loire, font appel à la production d'une série d'entreprises travaillant comme industries satellites. En outre, les raffineries de pétrole, les industries chimiques se

sont fixées sur les rives du fleuve ; les usines produisent du savon et des engrais. Enfin, les industries alimentaires complètent ce tableau des activités de la Basse-Loire qui exigent le travail de dizaines de milliers d'ouvriers. L'estuaire de la Gironde abrite aussi des raffineries, des usines d'engrais et des savonneries, des industries alimentaires (rizerie, féculerie et surtout huilerie), des entreprises métallurgiques variées, et des industries du verre. Les deux ports ont besoin d'un développement industriel local pour soutenir leur activité commerciale. Le traitement des produits d'importation et la construction et l'entretien des navires, et plus généralement du matériel de transport, constituent la base sur laquelle l'industrie locale peut prendre son essor (1). Ce type de foyer industriel né du mouvement commercial doit son existence à la facilité des communications : services maritimes et système de transport terrestre. Mais en outre l'accumulation des capitaux, réalisée par les armateurs, favorise le développement économique.

Un troisième foyer peut être reconnu. Il est formé d'une série de villes et quelquefois de bourgs séparés par de vastes secteurs ruraux. Un triangle tracé sommairement par Vierzon, Montluçon et Nevers en forme la limite. Il renferme de nombreuses localités industrielles : Ivoy-le-Pré et Saint-Florent, Commentry et La Guerche, etc... Pourquoi ne pas les considérer comme autant de centres isolés ? Le passé ici éclaire le présent. Cette zone industrielle est l'héritière de celle qui naquit, voici un peu plus d'un siècle, de l'association du fer berrichon et du charbon de Commentry. Les ressources naturelles font aujourd'hui défaut, mais les centres les plus importants se maintiennent et s'adaptent. Les capitaux accumulés et sans doute orientés quelque temps par une banque locale permettent l'évolution. Les sociétés comme Chatillon-Commentry, si intéressées au fer berrichon, contrôlent aujourd'hui des entreprises de Vierzon, de Bourges et de Fourchambault, autre symbole de continuité et d'unité. Autour des villes maîtresses, Montluçon, centre de métallurgie lourde, Vierzon, foyer de production de matériel spécialisé, Fourchambault, secteur de la construction métallique et de production de scooters, de multiples centres secondaires livrent des vis et des boulons, des pièces de machines, ou procèdent à la remise en état du matériel roulant. Mais d'autres industries sont venues enrichir les activités régionales : à celle déjà ancienne de la céramique, répandue dans les vallées de l'Yèvre et du Cher, il convient d'ajouter celle des pneumatiques à Montluçon. Cette zone fait l'originalité du Berry oriental et de ses confins ; ni le bas Berry, ni la Touraine, ni la Saintonge ou le Poitou n'offrent un développement similaire. Cette localisation s'explique par l'ancienne répartition des industries ; le réseau de transport n'est ni plus, ni moins développé que dans une série de régions où son existence n'a pas suffi à faire naître et prospérer la vie industrielle. Ainsi le Périgord dont le passé métallurgique fut florissant ne retient plus aujourd'hui une activité comparable à celle du Berry. L'éloignement du charbon

(1) GEORGE [173].

en a sans doute écarté, voici un siècle, toutes les sociétés importantes : une évolution analogue à celle du Berry ne s'est pas produite parce qu'aucun investissement n'avait été consenti pour l'équipement d'usines modernes, et l'ensemble a périclité au point qu'il ne reste aujourd'hui qu'une activité affaiblie.

b) Les centres isolés.

L'essor urbain est associé aujourd'hui à la présence d'industries : la remarque est valable pour toutes les villes, Clermont-Ferrand groupe les industries des pneumatiques et de l'alimentation, Limoges celles des chaussures, de la porcelaine et du cuivre ; les centres plus modestes de Saint-Junien, la ganterie, d'Issoudun, la tannerie, de Romorantin, Cholet et Châteauroux, le textile. Les ports de second ordre se satisfont d'une ou deux des activités représentées dans les organismes plus importants : engrais et matériel roulant à La Rochelle-Pallice, traitement du zinc à Tonnay, construction aéronautique à Rochefort. La liste pourrait être allongée. Bien des activités se localisent dans une ville en fonction des productions régionales. Les malteries d'Issoudun traitent les orges de la Champagne. Les industries peuvent subsister malgré une évolution rurale supprimant les sources locales d'approvisionnement, soit en faisant appel à des matières premières venues de loin, soit en traitant d'autres produits. Les industries drapières de Châteauroux, les industries textiles du Choletais illustrent ces transformations.

c) Les industries dispersées.

La dispersion industrielle actuelle repose sur des conceptions différentes de celles du passé : elle ne correspond plus à la nécessité de transformer sur place les richesses du sous-sol afin de réduire les frais de transport, souci des maîtres de forges du ^{xix}^e siècle ; elle correspond de plus en plus rarement à l'emploi d'une main-d'œuvre à la fois ouvrière et paysanne dans des ateliers à domicile (2) dont l'équipement dans l'exploitation rurale apparaît comme un non sens : dans ce cas, en effet la dépense d'énergie est sans rapport avec les résultats de la production. La dispersion actuelle repose sur l'emploi d'une main-d'œuvre non qualifiée pour l'exécution de tâches élémentaires dans les industries de la chaussure, de la confection, de la conserverie. Ce fait est beaucoup plus fréquent comme facteur de localisation que la présence d'une main-d'œuvre experte qu'on invoque souvent. Des usines ou de simples ateliers, groupant de 10 à 200 ouvriers, sont installés dans nombre de bourgs. Dans une région, la production porte sur quelques marchandises souvent complémentaires.

Les conserveries sont nombreuses en Touraine, notamment dans les vallées de l'Indre, du Cher et de la Loire ; plus encore dans le Bas-

(2) Le cas existe encore dans la ganterie, à Saint-Junien et à Niort, mais généralement le travailleur a cessé d'être paysan ; de plus, on trouve des ouvriers à domicile en ville.

Limousin et le Périgord. Sur le littoral, la dispersion est moins poussée. La confection groupe toute une série d'entreprises réparties dans le Berry. L'industrie de la chaussure est surtout rassemblée dans les Mauges et le Limousin, celle des papiers et cartons dans l'Angoumois et le Limousin.

L'industrie dispersée est indépendante pour sa localisation du système public des communications : elle suppose l'organisation de transports par la société contrôlant la production régionale pour réunir les divers sièges d'exploitation. Aussi la dispersion ne devient possible que si les frais supplémentaires imposés par cette situation sont compensés par des économies obtenues sur d'autres postes de l'établissement du prix de revient, généralement la masse des salaires étant donné l'emploi d'une main-d'œuvre rurale.

La répartition géographique des industries d'un pays comme la France résulte des conditions successives dans lesquelles se sont opérés les investissements régionaux depuis la grande phase d'industrialisation du XIX^e siècle. Ces derniers se sont faits en tenant compte des ressources naturelles, des conditions du marché, de l'organisation régionale du réseau des communications. Mais des difficultés de circulation n'empêchent pas l'essor industriel si les autres conditions sont favorables ; c'est particulièrement vrai depuis que l'utilisation massive du camion, moyen individuel d'acheminement des marchandises, permet d'échapper à l'emploi des transports publics.

2° *L'industrie à la recherche de son approvisionnement.*

Le fonctionnement de toute entreprise exige l'utilisation d'une certaine quantité d'énergie nécessaire à la marche des machines et d'un tonnage plus ou moins volumineux de matières premières. Les marchés d'achat du Centre et du Centre-Ouest varient suivant les industries. On peut considérer que les principales zones d'approvisionnement sont le Nord et l'Est et les ports du littoral par lesquels arrivent les produits utilisés dans l'intérieur. Toutes les usines dont la production repose sur la transformation des produits agricoles traitent des matières premières d'origine proche.

L'électricité est communément employée aujourd'hui dans les usines les plus diverses. Le réseau de distribution permet l'apport du courant produit dans les centrales des régions montagneuses ; des centrales thermiques fournissent les compléments exigés par la consommation.

Le Nord et l'Est expédient d'importants tonnages de charbon dans tout le Centre et le Centre-Ouest, à l'exception des zones littorales. Ces régions fournissent en produits lourds toute la métallurgie régionale ; ici encore, une exception doit être faite pour la région nantaise qui attend une part de son approvisionnement de la voie maritime. Elles alimentent en matières premières par l'intermédiaire de sociétés commerciales parisiennes, les entreprises travaillant dans la lingerie et la confection. La structure des industries qui intègrent sous une même direction des établissements éloignés entraîne une organisation systématique de certains approvisionnements. C'est au Nord et à l'Est, et accessoirement

à la région parisienne, que l'équipement industriel est généralement demandé.

Les ports de Bordeaux et de Nantes constituent la seconde base de l'approvisionnement régional. Ces organismes auxquels nous joignons ceux des deux estuaires reçoivent une grande part des marchandises nécessaires aux industries des zones portuaires, mais aussi du charbon, et du fuel distribués dans l'arrière pays, le second loin vers l'intérieur, des produits pour les usines de pneumatiques. Les industries chimiques, les savonneries, les huileries sont ravitaillées par mer. Leur vitalité est liée au commerce maritime et aux transformations de l'équipement des pays lointains avec lesquels des rapports sont établis. Les minerais de plomb débarquent toujours raffinés à Nantes depuis une dizaine d'années. Le détail des arrivées dans le port de Nantes montre la part des importations dans la vie régionale : 500.000 quintaux de sucres bruts de canne de la Réunion et des Antilles françaises, 30.000 tonnes de pyrites d'Espagne et du Portugal, 80.000 tonnes de phosphates de Tunisie et du Maroc, des pâtes à papier des pays scandinaves, du plomb et des alliages de Tunisie et des Etats-Unis. La liste pourrait être allongée.

La nature des industries régionales conduit à réserver un grand rôle à la recherche locale des matières premières. Les industries de la céramique, de la conserverie, de la minoterie, de la malterie utilisent des produits fournis dans des zones relativement voisines des usines. Il en va de même d'une partie de l'industrie des cuirs (3). Tout appel à des produits d'origine plus lointaine n'est pas impossible pour autant : la nécessité d'assurer aux conserveries un travail permanent conduit à traiter, outre les produits locaux, ceux d'autres régions ; ainsi, poissons et légumes peuvent être successivement préparés dans les mêmes entreprises de l'intérieur (4).

Ce tableau des marchés d'achat est certes incomplet, mais il souligne les grandes lignes des relations établies. La faiblesse des liens avec la région lyonnaise, les régions alpines et méditerranéennes est certaine, même si elle n'y exclut pas tout achat, comme la liste pourrait le laisser croire.

3° *Les débouchés de la production industrielle.*

Les biens de consommation directement utilisables ou soumis à de simples opérations de conditionnement avant d'être livrés sur le marché sont répartis sur l'ensemble du territoire et même hors des frontières, directement ou par l'intermédiaire du négoce parisien. Plus de cent cinquante magasins vendent des chaussures fabriquées à Saint-Pierre de Montlimard ; ils sont dispersés à travers la France : Angers, Bourges, la banlieue parisienne ont des succursales. Les chemiseries du Berry expédient leur production à Saint-Amand d'où part le linge Novel-tex. Les bordereaux d'envoi de la gare soulignent la variété des centres nationaux de redistribution, et aussi la part des colis destinés à Paris-Le Bourget Aérodrome, ou Marseille-Marignane d'où ils sont

(3) FRANÇOIS [210].

(4) C'est le cas d'entreprises de La Couronne et de Périgueux.

acheminés vers le Moyen-Orient ou l'Amérique du Sud (5). Les biscuiteries LU de Nantes et les conserveries du Périgord, les ganteries de Saint-Junien ont aussi de larges horizons commerciaux ; l'étude des mécanismes a montré les aspects de cette organisation.

D'autres productions ont une aire de distribution restreinte. Des usines fournissent la matière première à d'autres fabrications ; ainsi la ferblanterie nantaise alimente une série d'usines françaises, mais surtout celles de Nantes et de Bretagne fabriquant des boîtes de conserves. Des entreprises exécutent une tâche partielle ; leur production, jointe à celle de beaucoup d'autres usines, permet de livrer un objet utilisable ; les chantiers de construction navale de la Loire absorbent la production de toute une série d'établissements nantais. Les usines de montage d'automobiles de la région parisienne reçoivent des pièces du Berry, de l'appareillage électrique d'Auvergne, des pneumatiques de Clermont-Ferrand et Montluçon.

La nature de la production décide du marché de vente ; ce dernier semble s'étendre très rapidement pour tous les produits de consommation, alors qu'il se réduit à des liaisons précises dès que l'objet doit subir une nouvelle opération industrielle avant la vente, notamment le passage par une chaîne de montage. L'association des entreprises est assurée dans un cadre étroit comme dans l'estuaire de la Loire, ou c'est avec Paris que se réalise l'opération. Les liaisons financières sont souvent décisives dans l'organisation de ces échanges.

* * *

Ce tableau rapide des données de la vie industrielle régionale reste qualitatif. Il nous apparaît insuffisant puisqu'il ne permet pas de dresser le bilan de l'économie régionale. Malheureusement les informations font défaut. Il est impossible de définir la masse de marchandises entrées et sorties dans un cadre départemental. La vie d'une grande usine reste difficile à préciser ; tout au plus avons-nous pu disposer de quelques données fragmentaires dans le temps et l'espace sur les besoins d'entreprises moyennes. Malgré cela, nous saisissons déjà les

(5) On remarque à ce point de vue la non utilisation des aérodromes locaux. En fait, le trafic aérien ne joue aucun rôle dans le Centre et le Centre-Ouest. Les aérodromes de Clermont et Nantes ont un faible trafic ; seul, celui de Bordeaux a une certaine activité.

TRAFIC DES AERODROMES (1949-1950)

(Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme)

Compagnies françaises

Mouvement des appareils commerciaux	Passagers	Messageries	Poste
<i>Bordeaux</i>	3.116	25.529	679 T. 542,7
<i>Clermont</i>	372	3.851	83,1
<i>Nantes</i>	240	2.038	106,4 0,3

Compagnies étrangères

Mouvement des appareils commerciaux	Passagers	Messageries	Postes
<i>Bordeaux</i>	1.251	1.658	7,4 T. 2,6
<i>Clermont</i>	4	0	0 0
<i>Nantes</i>	4	26	3,1 0

lignes directrices des mouvements qui doivent unir entre elles les régions entre Loire et Dordogne et aussi les mouvements principaux qui les mettent en contact avec toute la France.

II — L'ECONOMIE AGRICOLE ET SES DEBOUCHÉS (fig. 44).

Les systèmes de culture actuels réservent une place importante aux productions commercialisables, voir spéculatives. Le choix des plantes ou des espèces animales destinées à la vente est un élément de différenciation régionale. A travers les régions comprises entre Loire et Dordogne, la transformation des conceptions de la culture s'accompagne de changements visant l'ensemble des conditions agraires, moins spectaculaires cependant que dans les grandes plaines agricoles de la région parisienne. Les facultés d'adaptation des exploitations à de nouvelles spéculations ne sont pas identiques : les disponibilités financières, la nature des terroirs interviennent comme un moteur ou un frein aux possibilités de produire pour le marché.

1° *Les conditions de la production agricole.*

L'augmentation de la surface des exploitations est un fait général. Elle affecte les Charentes comme le Limousin. Malgré cela, les exploitations de plus de 50 hectares sont peu nombreuses dans le Centre et le Centre-Ouest, à l'exception des grands domaines des plaines de la Champagne berrichonne. L'importance de la petite exploitation de moins de 10 hectares limite le nombre des salariés agricoles. Elle tend aussi à réduire la superficie cultivée par personne active agricole. Chaque paysan travaille en moyenne 6 ha 5 dans le Berry, 4 ha dans le Poitou et les Charentes, 2 ha dans le Limousin et le Périgord. Le revenu des cultivateurs est faible, d'autant plus qu'une grande part des terres est grevée de fermages élevés, ou même donnée en métayage, notamment dans le Poitou et les Charentes.

Cette situation limite les possibilités d'amélioration des méthodes d'exploitation et d'équipement (6). Elle est d'autant plus grave que dans ces régions la population agricole représente une grande fraction du total de la population active : plus des deux tiers dans la Creuse, plus de la moitié dans le Poitou et les Charentes, près du tiers dans les autres secteurs. Autrement dit, à l'exception de cas particuliers, la polyculture traditionnelle laisse des traces visibles ; elle est altérée par la livraison sur le marché d'une fraction des récoltes et par le fait que le système de culture donne une place plus importante que par le passé à un élément. Il est rare de voir l'introduction de nouvelles cultures sur des surfaces importantes.

Divers facteurs interviennent pour permettre que se réalise cette évolution des économies rurales. Le réseau de transport favorise ces changements. Mais dès le début du xx^e siècle, l'achèvement des cons-

(6) La superficie moyenne des terres cultivées par tracteur est d'environ 45 ha. en Gironde, 75 ha. en Dordogne, 105 ha. dans le Puy-de-Dôme, 140 ha. dans l'Indre et le Maine-et-Loire et davantage dans tous les autres départements.



Fig. 44 - Répartition des principales cultures commerciales.

tructions prévues au plan de 1878 met toutes les zones rurales dans une situation presque similaire vis-à-vis de leur éloignement des gares et de leurs possibilités d'expéditions régulières en quantités importantes. L'inégalité des transformations tient à un ensemble de conditions complexes. Les unes dépendent directement du milieu rural, système de culture, situation démographique, structure agraire, les autres lui étant étrangères. Les capitaux indispensables à toute modification du système adopté sont rarement amassés par des cultivateurs, il convient donc qu'ils soient fournis par des représentants de la bourgeoisie locale. Or, des investissements de cet ordre ne sont concevables que si une organisation du marché est réalisée, ou sur le point de l'être, assurant l'écoulement de la production. Ainsi s'individualisent des centres de production spécialisée au milieu d'un ensemble agricole moins évolué. Dans ces régions où le système de culture se modifie totalement pour réserver l'essentiel de l'espace aux cultures spéculatives, des observations précises montrent que des changements si radicaux n'affectent pas toutes les exploitations ; parmi ces dernières, certaines conservent des méthodes et des conceptions archaïques et s'avèrent incapables d'adapter leur production aux fluctuations changeantes des cours sur le marché (7).

2° Répartition régionale de la production.

Du Limousin à l'Atlantique, de la Loire à la Dordogne, la vie agricole repose sur une association de l'élevage et de la culture, commune en France. La récolte fournit le blé, les céréales secondaires et les cultures fourragères. Les prairies artificielles ou temporaires complètent l'occupation du sol recouvert de prairies naturelles dans les fonds humides, et d'étroites parcelles de vigne sur les coteaux bien exposés. Les ventes de multiples exploitations portent sur quelques porcs, deux ou trois veaux, des quantités limitées de beurre, de lait, de volailles et d'œufs. Le blé est destiné à la consommation familiale ; 30 % des producteurs de blé de France ne produisent que pour leur propre consommation ; la région étudiée a certainement un pourcentage plus élevé : en cas de livraison sur le marché, les quantités sont faibles (8).

Des zones se sont spécialisées dans des productions qui alimentent un commerce actif. Les céréales sont cultivées dans les plaines du Poitou, de la Touraine et de la Champagne berrichonne où leur production et les techniques qu'elle a exigées ont révolutionné la vie rurale. Les cultures maraîchères et les cultures fruitières se sont étendues dans le Bassin de Brive et dans plusieurs secteurs du Val de Loire. La vigne cultivée pour l'exportation vers l'Angleterre depuis des siècles occupe encore de vastes étendues dans le Bordelais ; malgré la réduction des surfaces de vignobles, elle donne encore des productions importantes dans le Poitou, la Touraine et les Charentes. Le

(7) Dans la Champagne berrichonne, seules les plus grandes exploitations peuvent se livrer à la culture céréalière avec de hauts rendements et sont bénéficiaires de contrats de culture passés avec les malteries.

(8) Nous ne disposons pas de données régionales, mais la nature des exploitations permet de considérer que la majeure partie des producteurs livrent moins de 50 quintaux. C'est d'ailleurs le cas de la moitié des producteurs français. Cela représente une recette inférieure à 200.000 francs.

bétail est partout présent. Les ventes de lait sont surtout répandues dans l'ouest (beurreries charentaises, fromageries poitevines), l'engraissement est systématiquement organisé dans les prés salés du littoral, dans le Val de Germigny et le Limousin, avec des méthodes différentes d'ailleurs ; la dernière région vend également des jeunes bêtes à engraisser.

3° *Les débouchés agricoles.*

Le mécanisme complexe du ramassage des produits agricoles, beurre, lait, œufs, fromages, volailles, permet de rassembler de grandes masses de marchandises. Une bonne partie en est consommée dans un rayon restreint ; elle sert au ravitaillement des petites villes et des bourgs voisins et aussi à celui des grandes villes. Les expéditions lointaines ne sont systématiquement organisées que dans des zones de grande production où des volumes considérables de denrées peuvent être régulièrement acheminés : Bas Limousin et Périgord remettent au chemin de fer des tonnages annuels d'environ 30.000 tonnes, Pays Nantais, Anjou, Saumurois de 40.000 tonnes de fruits et légumes, à cela s'ajoutent les produits envoyés par route.

Les débouchés sont totalement différents suivant les marchandises ; ils dépendent de la répartition d'ensemble de la production agricole française. Seules les plus fortes agglomérations humaines sans base alimentaire proche ont besoin de faire appel à des régions lointaines. Ainsi ni Toulouse, entourée des terroirs agricoles aquitains, ni Strasbourg alimentée par l'agriculture alsacienne, ne figurent comme clientes essentielles du Centre et du Centre-Ouest. Les débouchés les plus courants de la production agricole sont le marché régional qui retient une grande part de la production, et le marché parisien ; par son intermédiaire ou même directement, les foyers industriels de la région lilloise et de la Lorraine sont également approvisionnés. L'observation est valable pour la majeure partie des produits. Le volume des arrivages de quelques départements, à Paris, montre le grand foyer de consommation que représente la capitale. (Voir Tableau p. 339).

Il y a cependant des exceptions. La pauvreté du littoral méditerranéen en produits laitiers fait de cette région un centre d'attraction pour les beurres et fromages. Mais surtout le courant le plus original est représenté par la circulation des blés. Le Poitou, la Touraine et le Berry sont situés à la limite des cultures céréalières à très hauts rendements, aussi leurs expéditions sont toutes dirigées vers la France centrale et méridionale. Le Limousin et les zones d'élevage du Val de Germigny et de l'Allier participent encore au ravitaillement en viande de l'agglomération lyonnaise. Les débouchés du bétail d'engraissement sont répartis dans les régions voisines. Il serait d'ailleurs juste de constater que ce type d'échange se réalise en outre dans un cadre tout local entre exploitations de structures différentes : les petits exploitants sont contraints de vendre une partie de leurs jeunes bêtes, faute de pouvoir les conduire à un poids satisfaisant.

Cette distribution n'exclut pas des envois vers d'autres directions secondaires, mais leur importance reste limitée (9).

(9) Cf. ci-dessous, p. 422. L'étude des trafics.

PUISSANCE DES EXPÉDITIONS VERS PARIS

Arrivages aux Halles Centrales de Paris et à la Villette en 1952 (10)

	Indre	Indre et Loire	Loire Atlant.	Maine et Loire	Deux Sèvres	Vienne
<i>En tonnes :</i>						
Fruits	2.158	2.982	1.854	17.112	435	1.179
Légumes	402	4.167	20.349	10.205	360	7.361
Beurre	82	249	224	64	993	272
Viande foraine	1.923	808	2.643	1.009	3.718	4.581
Volailles	853	888	952	1.079	1.139	923
Gibiers	32	51	21	47	18	35
OEufs	159	75	154	74	69	243
<i>En têtes de bétail :</i>						
Bovins	5.057	1.577	5.312	14.868	4.443	9.328
Veaux	15.259	6.344	2.031	4.609	110	1.226
Ovins	12.539	664	1.016	15.306	795	3.070
Porcins	2.747	1.418	283	2.134	40	547

III — LE CENTRE ET LE CENTRE-OUEST ET L'ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE GÉNÉRALE.

Si on excepte les deux foyers industriels liés au commerce maritime, et quelques villes actives dont le rayonnement commercial et l'activité industrielle assurent le maintien de la prospérité, l'ensemble régional est caractérisé par un rythme de développement très lent.

La structure de l'exploitation rurale limite les possibilités de transformation que seuls permettraient l'élargissement du marché de vente des produits de l'agriculture et l'organisation des coopératives d'utilisation du matériel agricole et d'achat des engrais (11). Cette situation détermine un niveau de vie rurale bas qui se traduit par un ralentissement des échanges que signalent tant les publications des organismes commerciaux (12) que les enquêtes du Conseil National du Patronat français (13). Le prix de la terre est faible ; il se tient fréquemment au-dessous de la moyenne nationale (14). Les herbages du Limousin septentrional valent 70.000 F l'hectare, alors que la moyenne s'établit à 240.000 F dans le Charolais. Les cultures fruitières du Bas-Limousin, comptent de rares parcelles au-dessus de 300.000 F, alors que 1.000.000 F sont souvent atteints, voire dépassés, dans le Var et les

(10) Assemblée générale ordinaire du 28 mai 1953 du Crédit de l'Ouest. Comptendu suivi d'une étude économique.

(11) Les débouchés des usines d'engrais de Nantes et Bordeaux débordent le cadre régional d'autant plus que la consommation y est réduite.

(12) Cf. la collection de la Revue « Vendre » avec un numéro annuel consacré à l'état du marché français.

(13) Les indices retenus pour « chiffrer » la richesse sont le montant des successions, les recettes budgétaires, le nombre d'automobiles et de postes de T.S.F.

(14) D'après une enquête de la « Vie Française » de 1953, le prix moyen des parcelles s'élevait, pour un hectare, à 130.000 francs : terres labourables ; 180.000 francs : herbages et terrains maraîchers, 600.000 francs.

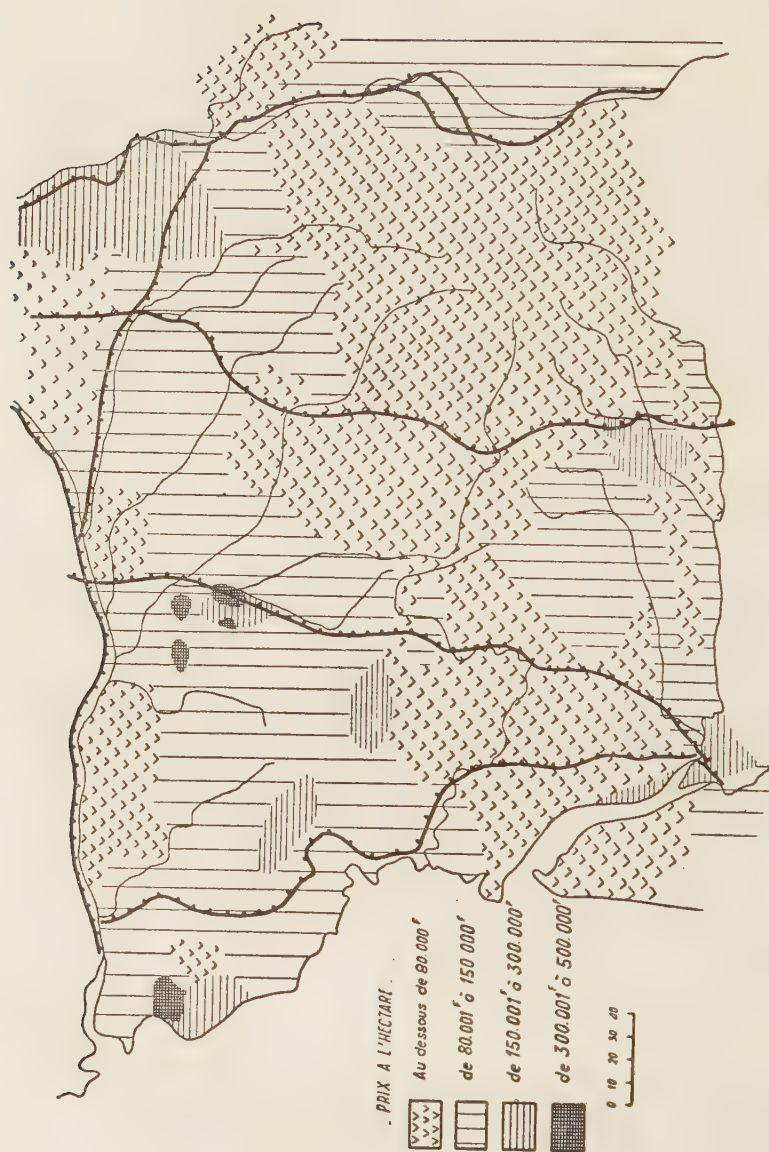


Fig. 45. Faiblesse du prix des terres dans le Centre Ouest de la France: prix des terres labourables

Le prix des terres dépend d'un ensemble de conditions complexes : la proximité de voies ferrées à grand trafic exerce une influence faible, surtout dans les régions du Centre et du Sud-Ouest.

Pyrénées Orientales. Les prix des terres charentaises et poitevines sont également réduits ; les parcelles des marais vendéens sont parmi les plus chères de la région et atteignent jusqu'à 500.000 F (fig. 45). Cette faiblesse générale traduit la médiocrité des conditions de production et aussi l'absence de demande. L'évolution démographique réduit le chiffre des populations rurales et accroît le nombre des exploitations vacantes.

Le bas niveau de vie paysan n'est pas compensé par la facilité de trouver des salaires d'appoint dans l'industrie : cette dernière est peu développée et l'embauche y est rare. Au contraire, les réorganisations techniques au sein des grands organismes nationalisés ou privés aboutissent souvent à raréfier l'activité des entreprises régionales. Des industries variées subissent les effets de cette politique économique. Les industries extractives disparaissent progressivement ; des puits sont fermés dans les houillères de l'Allier, de la Creuse, de l'Ouest ; certains centres miniers cessent toute exploitation, d'autres meurent lentement (15). Seules les carrières maintiennent leur activité.

DIMINUTION DE L'ACTIVITE DES MINES DE FAYMOREAU

	Production	Effectifs employés
1945	38.200 T	356
1949	31.340 T	241
1954	16.950 T	98

Dans la production métallurgique, la concentration financière se manifeste avec force ; elle a pour corollaire une concentration géographique accentuée. Le recul de la production régionale est sensible. Il s'inscrit dans une ligne définie par le plan de modernisation et d'équipement. La suppression des bases de la métallurgie lourde s'accompagne, malgré les tentatives de décentralisation, d'une tendance à grouper dans le Nord et l'Est les industries de transformation à proximité des usines qui peuvent leur fournir l'acier. Les usines métallurgiques de Trignac, près de Saint-Nazaire, avec leurs hauts-fourneaux, sont en cours de démontage. L'usine de fer de Basse-Indre, en pleine expansion, envisage le licenciement d'une grande partie du personnel ; en modifiant les techniques de production, on pourrait suspendre toute opération de laminage, et arrêter les fours Martin, les bobines d'acier expédiées d'Hayange subiraient le traitement nécessaire avant l'envoi (16). Les usines métallurgiques de la Souys, dépendant de S.I.D.E.L.O.R. réduisent leur production et à plusieurs reprises le projet de fermeture complète fut envisagé. Une entreprise de construction et réparation de matériel de chemin de fer arrête une usine de Commentry employant deux cents ouvriers pour centrer son activité sur ses ateliers d'Oissel.

(15) Nous ne parlons pas de ceux dont l'exploitation a cessé voici plus de 75 ans comme c'est le cas à Doué-la-Fontaine. Cf. aussi CROUBOIS [200].

(16) C'est un exemple typique des effets de l'intégration financière sur la répartition des activités industrielles : l'usine d'Hayange en question dépend de la S.O.L.L.A.C. (Société lorraine de laminage continu) fondée par la Maison de Wendel en 1949 avec la participation de S.I.D.E.L.O.R. Parmi les actionnaires de la S.O.L.L.A.C. figurent les Etablissements J.J. CARNAUD et FORGES de Basse-Indre, possesseurs de la ferblanterie de Basse-Indre.

L'entreprise Bessonneau d'Angers suspend l'activité de sa tréfilerie et fait venir des fils pour la fabrication des câbles métalliques. Exemples entre d'autres d'une désindustrialisation datant de ces dernières années.

Les mesures prises en faveur de la décentralisation ne donnent que des résultats partiels (17). Les installations nouvelles sont orientées dans des branches de la production différentes du passé (18) ou font appel à une main-d'œuvre peu qualifiée. Aussi, le problème social posé par le déséquipement ne reçoit pas de solution, tout au plus assiste-t-on à l'absorption d'une partie de la main-d'œuvre rurale à la recherche de complément de revenus. L'ensemble régional présente des foyers d'activité, mais la vie est généralement difficile : difficile pour l'éleveur limousin malgré l'importance de ses livraisons sur le marché, difficile pour l'ouvrier d'une des branches de la production de plus en plus réservées au Nord et à l'Est de la France. Aussi le marché de consommation régional est-il médiocre.

L'évolution contemporaine de l'industrie et de l'agriculture tend au renforcement des oppositions régionales ; c'est là un fait marquant de notre époque ; à côté des secteurs en pleine expansion, de vastes ensembles sont caractérisés par la stagnation, voire même la régression de leur économie. Ces oppositions apparaissent lorsqu'on observe telle exploitation du Val de Loire occupée à préparer ses envois de graines, semences de fleurs ou de légumes dont la culture recouvre de multiples parcelles, puis cette métairie charentaise où le samedi matin on charge deux paniers d'œufs, quelques kilogrammes de beurre, quatre à cinq paires de poulets pour gagner le marché voisin, le même qu'il y a cinquante ans. Elles apparaissent encore lorsqu'on regarde l'animation du grand port industriel nantais, à l'heure où les usines ferment et où par milliers les ouvriers regagnent leur domicile sur leur bicyclette ou leur motocyclette, à l'heure où la foule se presse dans les magasins, à la gare, au cinéma, puis lorsque brusquement on imagine le calme rarement troublé des petites rues étroites qui montent de la Sèvre Niortaise à la Place de la Brèche à Niort.

Cette évolution s'est accélérée au moment où le réseau de chemins de fer très étendu offrait cependant en tous lieux de grandes facilités de communications, encore simplifiées et généralisées par l'usage des camions. Le système des transports n'est pas décisif dans l'évolution de la vie régionale. Il ne suffit pas à maintenir une activité que son développement progressif a contribué à créer ; il n'a pas davantage réussi à faire de Poitiers, dont la position est si remarquable, une place de commerce essentielle pour la France du Centre-Ouest. Le système de transport n'est qu'un des facteurs de développement de la vie régionale ; les combinaisons qu'il réalise avec les autres permettent d'éclairer les conditions de l'évolution économique. Dans le Centre et le Centre-Ouest, il subit les effets des changements en cours ; l'en-

(17) Cholet, où le textile traverse une crise, héberge une usine de la Société Radioélectrique qui fournit du matériel pour l'aéronautique, et une de la Société des Batignolles qui livre des machines-outils. Thomson envisage des installations à Angers (télévision et T.S.F.).

(18) L'installation de missions de recherche de l'uranium en Vendée et dans le Limousin ne requiert que peu de main-d'œuvre locale.

tretien de l'infrastructure même du réseau, plateformes et rails, est souvent jugé d'un prix inutile, d'où les abandons bien connus, qui favorisent à leur tour de nouvelles restrictions d'activités économiques régionales. Telles sont les perspectives dans lesquelles évolue le réseau actuel de circulation ; telles sont les conditions qui déterminent les trafics qui doivent être assurés.

CINQUIEME PARTIE

ORGANISATION ACTUELLE DES MOYENS DE TRANSPORT ET PRINCIPAUX COURANTS DE CIRCULATION

INTRODUCTION

Le réseau de transport se modifie avec l'entrée en vigueur des lois de coordination. Les transformations économiques exigent que les moyens de circulation répondent à des besoins nouveaux, mais les décrets de 1934 le leur interdisent en principe. La législation s'enrichit de nouvelles dispositions destinées à permettre l'adaptation du système des communications aux nécessités du moment.

L'évolution d'un système de transport est commandée par les conditions générales de l'économie : elle conduit à l'élaboration d'un réseau complexe fait de l'enchevêtrement de lignes ferroviaires à trafic total ou restreint, et de lignes routières ; une partie des marchandises circule sur les camions sans que leur mouvement présente la régularité nécessaire à l'existence d'une ligne : la notion même de réseau d'exploitation perd ici de sa valeur. Mais l'évolution est aussi dépendante des conditions régionales ; dans la majeure partie du Centre et du Centre-Ouest, le ralentissement du mouvement des affaires se traduit par un déséquipement qui atteint jusqu'aux installations fixes nécessaires à la circulation. La connaissance des services techniques et commerciaux, la connaissance de la structure des sociétés et des rapports qu'elles entretiennent avec leur clientèle permettent de saisir comment les chemins de fer et les entreprises routières assurent les échanges. L'étude des principaux trafics et de la concurrence qu'ils suscitent permet de dresser un tableau de la vie même qui anime les routes et les voies ferrées ; ainsi se dégage leur rôle respectif dans l'économie régionale.

Premier Chapitre

LE RÉSEAU RÉGIONAL DES MOYENS DE TRANSPORT : DESCRIPTION ET CONDITIONS DE L'EXPLOITATION

Les transports ferroviaires et routiers assurent pratiquement la totalité des échanges dans l'ensemble territorial étudié. Le réseau ferré réduit son activité, laissant progressivement le champ libre à celle des camions et des autocars ; il convient d'analyser les possibilités actuelles de chacun des moyens de transport, sans omettre les éléments techniques et commerciaux qui conditionnent leur utilisation. Mais, en outre, le dessin même des réseaux se modifie ; des voies ferrées ou fluviales peuvent être abandonnées tandis que des soins plus grands sont souvent réservés aux routes ; tout l'équipement régional est soumis à d'importants changements.

1 — *UNE POLITIQUE DE DISCRIMINATION REGIONALE DANS L'ORGANISATION DES TRANSPORTS.*

La partie de la France comprise entre la Loire, l'Allier, la Dordogne et le littoral atlantique subit une véritable politique de déséquipement de son réseau de transport. Les faveurs des crédits d'investissement sont accordées à quelques grandes régions industrielles, tandis qu'elles sont refusées aux autres. Les résultats sur l'économie régionale se traduisent par des difficultés dans tous les ordres de l'activité humaine. Et la faiblesse du trafic s'accroît, justifiant de nouvelles restrictions des facilités de circulation. Les actions réciproques que la difficulté des échanges exerce sur l'économie, et que le ralentissement de la production impose à l'organisation du réseau de transport, sont nombreuses et complexes.

1° *La fermeture du canal de Berry.*

Le canal de Berry est fermé à la navigation le 1^{er} février 1955 ; on n'y exécutait que les travaux nécessaires au maintien d'une activité réduite. Le fret y décroît depuis plusieurs dizaines d'années. L'arrêt de l'exploitation des mines de fer du Berry, puis l'affaiblissement des

exportations houillères du bassin de Commeny, affectent le trafic de la branche Fontblisse-Montluçon dès la fin du XIX^e siècle. L'évolution de la production industrielle dans le Centre, la limitation de son rayonnement déterminent une chute du trafic déjà sensible vers 1910. L'exis-

DECLIN DU TRAFIC SUR LE CANAL DE BERRY
(en tonnes)

Année	Fontblisse-Montluçon	Fontblisse-Vierzon	Fontblisse-Marseilles-Aubigny	Total
1885	529.000	376.000	473.000	1.338.000
1910	404.000	321.201	502.305	1.227.506
1925	220.000	201.000	305.000	726.000
1939	132.000	147.000	199.000	478.000
1945	26.000	60.000	57.000	153.000
1947	27.706	44.416	53.755	125.877
1948	24.731	33.540	52.029	110.300
1949	22.227	24.273	47.814	94.314
1950	23.117	14.566	41.884	79.567
1951	21.440	5.481	34.642	61.563
1952	19.604	3.613	30.081	53.298

tence d'un canal permettant le passage de péniches de gabarit normal semble le moyen de pallier les inconvénients du déclin des productions locales de minerais, puis de charbons. Les projets d'aménagement de la voie déjà construite, maintes fois repris depuis le début du siècle, sont cependant toujours abandonnés. Ils sont encore discutés vers 1930 (1). L'industrie berrichonne évolue vers la métallurgie différenciée, en partie parce que le refus d'aménager la voie d'eau prive la région de moyens de circulation à bas prix. Les trafics de pondéreux faiblissent, et bientôt routes et voies ferrées captent l'essentiel des mouvements indispensables à la marche des usines. C'est donc faute de trafic que la décision est prise de déclasser le canal. Les transformations et le ralentissement des activités régionales conduisent à cette situation autant que le jeu de la concurrence entre les moyens de transport.

La mesure retenue est indifférente au sort des quelques entreprises industrielles qui comptaient encore sur le « berrichon » pour assurer une partie de leur approvisionnement. Cette négligence des intérêts régionaux affecte encore les ouvriers de petites localités que la fermeture d'usines et ateliers laisse au chômage et, par contrecoup, le commerce local susceptible de perdre une part de sa clientèle ou de voir décroître son pouvoir d'achat. La fermeture du canal de Berry signifie la fin de toute navigation intérieure dans les régions du Centre et Centre-Ouest, sauf sur les fleuves et rivières proches du littoral atlantique.

(1) [145 bis]. LAMI [333]. BOURON [294].

2° L'amputation du réseau ferré (fig. 46.)



Fig. 46 - Répartition des lignes fermées au trafic des voyageurs en fonction de l'altitude

Les lignes fermées sont beaucoup plus nombreuses dans les plaines du Berry et du Poitou que dans le Massif-Central : aucune fermeture n'a eu lieu, ici, dans les terres situées au-dessus de 500 m., exception faite d'un court tronçon de la ligne de Montluçon à Gouttuères.

1. Voie ferrée en service.
2. Voie ferrée fermée au trafic des voyageurs au titre de la coordination.
3. Voie ferrée noyée par la construction d'un barrage.
4. Voie ferrée exploitée saisonnièrement pour des besoins touristiques.
5. Courbe de niveau de 250 m.
6. Courbe de niveau de 500 m.

a) Transport des voyageurs : nature du relief et répartition des lignes fermées au trafic.

Le réseau ferré régional subit une évolution très sensible ; plus de 30 % du kilométrage des lignes comprises entre Tours, Saincaize, Clermont-Ferrand et Coutras sont fermés au trafic des voyageurs. Les compagnies ont assuré simultanément des liaisons par route et par voie ferrée sur certains itinéraires ; dès 1932, elles n'utilisaient plus que l'autocar sur plusieurs relations : le Dorat-Magnac-Laval, Doyet-Bézenet et Bussière-Saint-Yrieix ; la ligne Issoudun-Saint-Florent est soumise à son tour à ce régime en 1933 ; les mesures importantes ne sont prises qu'en application de la législation sur la coordination des voyageurs en 1939 et en 1940 : les suspensions de trafic portent sur près de 500 kilomètres chacune des deux années (2).

(2) La seule section fermée en 1938 est celle de Ruffec à Roumazières-Loubert (46 km.).

Les voies ferrées visées sont réparties avant tout dans le Poitou, le Berry, le Périgord, la Touraine ; certaines mordent sur la zone montagneuse du Massif-Central ; il en est ainsi de celles qui convergent vers Guéret et de la courte section Nérès-les-Bains-Gouttières, une des lignes françaises les moins longtemps ouvertes au trafic (1931-1939). Par contre, l'intérieur même de la montagne conserve l'essentiel de son réseau qui atteint un moindre développement qu'en plaine ; une fermeture aurait privé de vastes régions de toute facilité de transport. Ce n'est d'ailleurs pas la raison profonde du maintien de ces relations ferroviaires. En fait, les transporteurs routiers hésitent à assurer ces itinéraires aux parcours difficiles, où l'enneigement peut se prolonger quelques semaines, voire quelques mois. Lors de la discussion des plans de transport ils n'auraient pas accepté de les exploiter en compensation d'abandon de services qu'ils auraient consentis en plaine. Or, il n'existe aucune liaison routière le long des lignes principales de la région montagneuse, Argenton à Brive, Saint-Sulpice-Laurière à Gannat et Brive à Clermont-Ferrand. La S.N.C.F. n'a donc pas à y rechercher l'arrêt de la concurrence en offrant du trafic sur des voies secondaires ; sur ces dernières, les relations par chemin de fer sont maintenues non que la rentabilité y soit supérieure à celle de lignes fermées ailleurs, mais par suite du refus des compagnies d'autobus d'en assurer l'exploitation. C'est par ce biais que le relief intervient comme facteur de la répartition des lignes coordonnées. Son influence apparaît clairement dans l'inégalité d'évolution du réseau ferré à l'intérieur de chaque circonscription administrative ; le pourcentage des kilomètres de lignes fermées est de 59 % dans l'Indre et de 49,8 % dans la Vienne ; il s'abaisse à 42 % dans la Creuse et à 25 % dans la Haute-Vienne ; il n'est que de 5,6 % en Corrèze, le plus montagneux des départements étudiés.

b) Transport des marchandises : dégradation des services.

La suppression des services de transport des marchandises intervient plus récemment (3). Elle se produit après la Libération : le parc des véhicules utilitaires commence à se reconstituer, et les pneus et l'essence cessent d'être délivrés en quantité limitée. La S.N.C.F. procède par étapes, conduisant à une organisation de plus en plus défectueuse qui ne peut qu'éloigner la clientèle et justifier des restrictions nouvelles. L'aller et retour quotidien assure aux marchandises des départs et des livraisons rapides ; suivant les heures de remise, des acheminements variés sont possibles en utilisant l'une ou l'autre bifurcation servant en général de terminus à une ligne. Cette fréquence est souvent remplacée par celle d'un passage par jour, le convoi se dirigeant alternativement dans chaque sens. Il y a là une régression sensible, les délais de transport étant accrus. Cet inconvénient est ren-

(3) Une tentative de remplacement des trains de détail par des camions est faite en 1934, sous le contrôle de la S.T.A.P.O. ; un accord réserve à une entreprise privée le ramassage et la distribution des colis dans toutes les localités voisines de la section Orléans-Tours ; les gares terminus et les deux gares-centres de Blois et Amboise servent de points de contact entre rail et route. Le service est déficitaire et disparaît dès l'électrification. D'après TEILLET [115].

forcé sur un grand nombre de sections soumises au régime du trafic restreint à partir de 1949 ; ces dernières ne sont plus desservies que deux ou trois fois par semaine. Ce sont des portions de lignes dont une partie est totalement fermée au trafic : la relation de La Châtre à Guéret n'est exploitée que jusqu'à Aigurande (4), celle de Lavaufranche à Champillet-Urciers que jusqu'à Boussac, celle de Thiviers au Quéroy est scindée en deux tronçons (Le Quéroy à Nontron et Thiviers à Saint-Pardoux) séparés par un secteur inexploité. On trouve plus rarement des lignes entières, telle celle de Port-de-Piles au Blanc (5). Mais déjà l'arrêt de toute circulation est décidé sur trois cents quatre-vingt-douze kilomètres de lignes ; tel est le sort réservé aux voies reliant Ruffec à Roumazières, La Chaussée à Argenton, Mussidan à Parcoul-Médillac, pour ne citer que quelques cas ; les herbes et la lande envahissent les rails et les chèvres en font leur lieu de pâturage. Un jour proche, leur déclassement sera sans doute prononcé et les parcelles qui constituent la plateforme seront vendues ; plus d'un riverain réclame déjà le droit de passage, de location, ou la possibilité d'achat. Les gares et maisons de garde-barrière sont louées ; leur vente à des particuliers n'est qu'une question de temps (6).

Un camion assure deux ou trois fois par semaine le trafic des expéditions de détail ; la fréquence du service se raréfie devant la diminution des arrivages et expéditions ; certaines communes ne sont plus desservies que sur coup de téléphone préalable au transporteur pour l'avertir de la présence d'un colis. Tout semble fait pour détourner l'usager du service routier auxiliaire du chemin de fer et en justifier la suppression totale. Les délais de transport sont considérablement augmentés ; la rareté des passages exclut tout acheminement de denrées périssables qui constituent cependant l'essentiel des envois ruraux. Les chargements par wagons complets sont transportés par route à destination ou en provenance d'une gare-centre. Leur nombre diminue car les transporteurs routiers tendent à assurer les échanges d'expéditeur à destinataire et évitent de jouer le rôle de « rabatteur » pour le compte de la S.N.C.F.

Cette politique systématique de régression de la circulation ferroviaire pèse sur l'évolution des économies locales. Le prix de revient des matières pondéreuses est plus élevé dans les zones éloignées du chemin de fer. Le fonctionnement des petites et moyennes entreprises est compromis dans la mesure où il suppose le transport de produits lourds. Les carrières, les usines rurales utilisant encore la houille comme source d'énergie en souffrent. Les exploitations agricoles de dimension modeste, si nombreuses dans le Berry méridional, le Limousin, la Charente, utilisaient déjà trop peu de scories et engrais faute de moyens ; l'augmentation des prix de transport risque d'en réduire encore la consommation. En outre, la réduction du trafic des lignes

(4) La présence des grandes carrières de la Forêt du Temple explique ce maintien ; les abattoirs d'Aigurande en profitent, mais les viandes sont souvent confiées aux camions.

(5) 513 kilomètres sont soumis au trafic restreint dans le secteur Tours-Coutras-Clermont-Ferrand-Nevers.

(6) Des ventes ont été opérées le long des lignes déclassées en Seine-et-Oise ; la mesure doit être progressivement étendue à d'autres départements.

secondaires a des répercussions inévitables sur celui des grandes artères. Les économies faites d'un côté sont en partie absorbées par les pertes de recettes enregistrées par ailleurs.

3° *Les crédits d'entretien et de construction des routes.*

- a) Structure administrative du réseau routier : des routes nationales aux chemins ruraux.

Le réseau routier constitue un ensemble complexe.

Les routes nationales dépendent du budget de l'Etat. Leur longueur fut considérablement accrue devant l'augmentation du trafic par automobile et la carence des finances départementales. L'ancien réseau correspond au tracé des routes royales puis impériales des XVIII^e et XIX^e siècles. Au XX^e siècle, l'existence de nouveaux courants de trafics et de moyens de circulation inconnus jusqu'alors, exige des dépenses d'aménagement et d'entretien que seul l'Etat est capable de consentir. Le kilométrage du réseau national double en dix ans pour la France entière, par suite d'une nouvelle classification administrative d'un grand nombre d'itinéraires.

ACCROISSEMENT DU KILOMETRAGE DES ROUTES NATIONALES entre 1929 et 1938 (en %)

France entière	100 %	Indre	126 %
		Haute-Vienne	114
Dordogne	191	Allier	110
Creuse	156	Vienne	109
Indre-et-Loire	150	Gironde	97
Charente	130	Cher	90
Puy-de-Dôme	128	Corrèze	74

Les caractères géographiques régionaux ne fournissent pas une explication de la répartition des itinéraires retenus : on trouve des pourcentages d'accroissement équivalents dans la Creuse et l'Indre-et-Loire qui diffèrent totalement par leurs conditions de relief, de peuplement et d'économie. Il faudrait disposer d'une documentation précise sur le trafic pour apprécier le bien fondé des dispositions arrêtées pour chaque tronçon routier.

Les routes départementales et vicinales sont entretenues par les départements et les communes. L'Etat les y aide partiellement par des subventions du Ministère de l'Intérieur et prête son concours pour les constructions nouvelles. Son autorisation est obligatoire pour contracter les emprunts nécessaires. Ainsi, la politique générale a des résonances inévitables sur les conditions de viabilité des routes de second ordre dont le rôle est capital pour la circulation.

STRUCTURE DES RESEAUX ROUTIERS DE DIVERS DEPARTEMENTS

Départements	Routes de second ordre	Routes nationales
Gironde	94 %	6 %
Puy-de-Dôme	94	6
Allier	93	7
Indre-et-Loire	92	8
Charente	91	9
Vienne	91	9
Creuse	90	10
Haute-Vienne	90	10
Cher	88	12
Corrèze	88	12
Dordogne	88	12
Indre	88	12

Les chemins ruraux sont aménagés par les communes aidées de crédits accordés par le Ministère de l'Agriculture. Ces anciens chemins de terre sont transformés en routes, la viabilité peut y être équivalente à celle des routes vicinales, surtout si ces dernières sont laissées sans soin depuis quinze, trente ou même quarante ans; les pentes sont parfois brutales si la correction en est onéreuse; ces constructions sont destinées non à la circulation de véhicules lourds et rapides, mais au passage du matériel agricole moderne, trop délicat pour supporter les inégalités des chemins raboteux, aux ornières centenaires, et de gabarit trop large pour avancer entre les haies qui clôturent champs et prés de nos campagnes bocagères: elles facilitent aussi les tournées des commerçants. L'intérêt de leur extension est grand pour les habitants qui ont cédé le plus souvent les terrains nécessaires.

b) Entretien des routes.

CREDITS D'ENTRETIEN ET D'EQUIPEMENT
DES ROUTES NATIONALES EN FRANCS 1952 (7)

Année	Entretien	Equipement
1929	19.549.231.000	586.450.000
1938	34.048.000.000	18.118.400.000
1945	18.354.743.000	2.241.441.000
1946	28.354.743.000	2.241.441.000
1947	32.703.744.000	2.880.000.000
1948	21.279.600.000	1.476.000.000
1949	25.705.722.000	2.574.375.000
1950	19.964.826.700	2.161.900.000
1951	17.100.000.000	1.808.000.000
1952	19.500.000.000	11.000.000.000 *
1953	15.000.000.000	

* L'augmentation brusque des crédits d'équipement correspond à la création du fonds spécial d'investissement routier alimenté par des taxes particulières.

(7) Nouvelles de la Circulation routière, n° 28, Union routière de France.

Il y a une vingtaine d'années, l'Etat doublait le kilométrage des routes nationales ; il acceptait d'accroître ses charges, répartissant assez également ses efforts sur l'ensemble du territoire. Quelle politique pratique-t-il aujourd'hui ? Les chiffres des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux publics pour l'entretien des routes nationales soulignent l'insuffisance notoire des sommes qui y sont affectées. Ces données s'appliquent à la France entière, mais elles permettent d'apprécier les conditions actuelles d'entretien du réseau régional.

En 1952, on consacre des sommes équivalentes à celles de 1929, alors que la longueur du réseau a doublé et que la circulation est infiniment plus forte. A l'effort très important des années 1946 et 1947 succède une période où les crédits sont manifestement au-dessous des besoins. Les résultats en sont sensibles dès maintenant ; le Ministre des Travaux Publics indique lui-même récemment que sur la Nationale 7, entre Nevers et Vichy, l'administration en est réduite à signaler par des panneaux les déficiences de la chaussée, sans pouvoir y remédier. Le fonds spécial d'investissement routier est créé pour aider à l'équipement des grands itinéraires, mais il est en partie détourné de son but initial, comme maintes interventions ministérielles l'indiquent (8). En poussant plus loin l'analyse, on constate qu'une masse très importante des crédits est réservée à un certain nombre d'itinéraires privilégiés, tandis que les autres sont négligés (9).

Il est très difficile d'évaluer l'ensemble des dépenses d'entretien des routes de second ordre, étant donné les origines variées des fonds qu'on y consacre ; seule cette connaissance nous permettrait d'avoir des vues précises sur l'ampleur des travaux possibles à diverses époques. Nous avons dû nous satisfaire des renseignements tirés d'enquêtes directes conduites auprès des Maires et de membres du personnel des Ponts et Chaussées. Les uns et les autres insistent sur la lenteur des travaux exécutés, faute d'argent ; ici, on attend pendant des années les autorisations d'emprunt permettant la réfection des routes ; là, les prêts de l'Etat sont réduits sur les projets primitifs : tous les matériaux nécessaires, cailloux et sables, sont amenés à pied-d'œuvre : ils sont utilisés sur quelques kilomètres, et plus loin sont livrés aux pieds des troupeaux et au martèlement des pluies durant quelques années, avant que le chantier ne soit achevé, parce que les crédits manquent. Une grande inégalité caractérise les routes secondaires du réseau français ; une réfection récente fait d'une route vicinale une chaussée plate et goudronnée, tandis qu'à côté, d'autres présentent encore l'aspect d'un vrai chemin rural : une route départementale peut être défoncée sur des kilomètres, et parfaite au-delà. Malgré ces lenteurs de grands progrès sont actuellement réalisés : le kilométrage des chaussées en bon état s'accroît considérablement : un voyage sur les routes campagnardes permet aisément de le constater.

(8) Dans une réponse à un journaliste, J. CHABAN-DELMAS, alors Ministre des Transports, confirme cette situation (Le Monde, 19 septembre 1954).

(9) La route nationale Aubusson-Châteauroux défoncée par le gel est laissée sans réparation pendant plusieurs années.

*
* *

La condamnation à l'inactivité totale de canaux, de voies ferrées représente un abandon de l'équipement réalisé par les générations antérieures ; des mesures semblables ne peuvent être prises à l'égard du réseau routier devant la croissance de la circulation ; mais la modicité des sommes consacrées à son aménagement et son entretien laisse peser une menace grave sur sa conservation, si on considère le nombre toujours plus grand des véhicules automobiles et des tracteurs parcourant les routes, leur vitesse et leur poids. On remarque encore que les mesures de fermeture frappent de vastes ensembles régionaux, dans lesquels l'état des routes est relativement négligé, tandis qu'on procède à des investissements massifs sur des relations fondamentales : n'envisage-t-on pas l'électrification de la ligne Paris-Lille, en même temps qu'on construit une autoroute et qu'on pense à un aménagement des liaisons par eau ? Nous ne discuterons pas l'opportunité de ces projets, mais nous sommes impressionnés par leur multiplicité lorsque nous considérons par opposition les difficultés accrues de la circulation dans les régions du Centre. La concentration des activités économiques est grandement favorisée par tous les plans de déséquipement ferroviaire ; chaque fermeture de voies ferrées, de canaux, isole des régions nouvelles et place des localités plus nombreuses en position d'infériorité pour le développement de leur production.

II — LES CONDITIONS ACTUELLES DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE.

Les conditions actuelles de la circulation sur les voies ouvertes à un trafic complet sont un élément important de toute géographie des transports. La satisfaction des besoins économiques détermine des courants de trafic qui sont organisés en tenant compte des possibilités techniques des lignes à utiliser. La circulation ferroviaire suppose une organisation complexe ; le géographe ne saurait y être indifférent (10).

1° *Deux facteurs des possibilités d'utilisation d'une voie : vitesses autorisées et tonnages remorqués dans des conditions identiques de traction.*

La voie ne peut être indistinctement parcourue par n'importe quel type de convoi. Les caractères initiaux que lui ont conférés les constructeurs pèsent sur les conditions actuelles d'exploitation ; la vitesse et le tonnage des trains sont commandés par la nature des pentes et des courbes que présente la ligne. La combinaison de ces deux éléments détermine les qualités fondamentales d'une voie ferrée. La carte du réseau ferroviaire français, publiée dans la première édition de l'Atlas de France, permet de repérer immédiatement la nature des pentes de chaque section. Il paraît intéressant de pouvoir définir les possibilités d'exploitation de quelques unes d'entre elles.

(10) CLOZIER a étudié comment les caractéristiques techniques d'une gare déterminaient les modalités de son utilisation économique. [166].

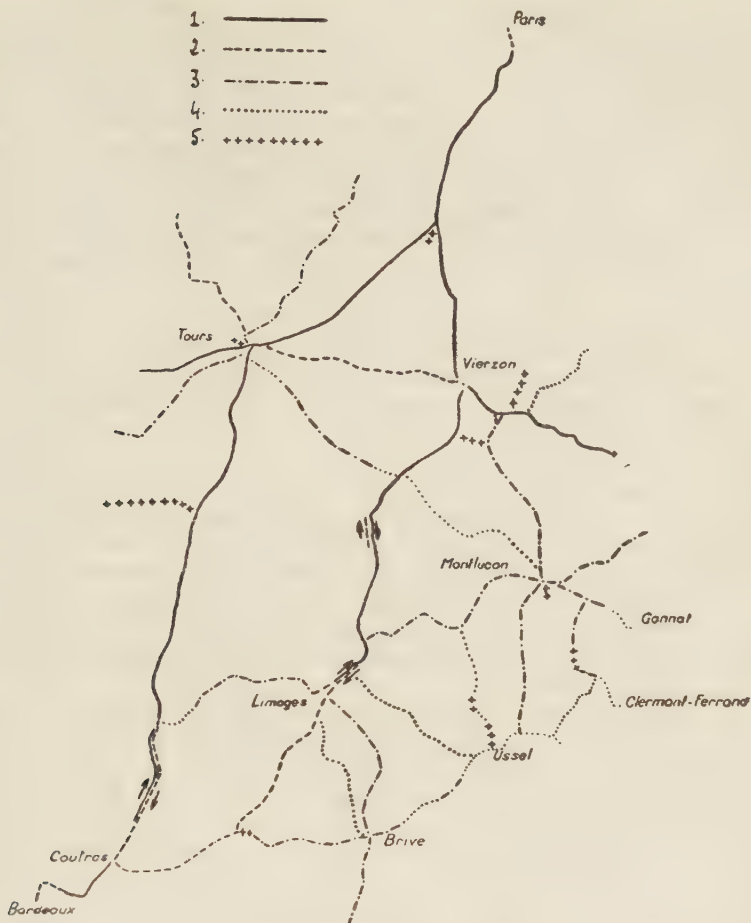


Fig. 47. Vitesse la plus forte autorisée pour les trains de voyageurs (1953)

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. 120 km. à l'heure et au-dessus | 4. 50 à 69 km. à l'heure |
| 2. 90 à 119 km. à l'heure | 5. au-dessous de 50 km. à l'heure. |
| 3. 70 à 89 km. à l'heure | |

Les vitesses autorisées pour les diverses catégories de convois, trains de voyageurs les plus rapides, autorails, trains de marchandises constituent une première base d'appréciation du rôle de la ligne. Ces données permettent de régler les durées de parcours, compte tenu du tonnage des trains et des caractéristiques du matériel (fig. 47). Les limites supérieures imposées aux trains de voyageurs ne sont souvent utilisées que pour un nombre restreint de convois (11), dont la légèreté permet de régler la marche à un rythme impressionnant; les horaires des autres

(11) Les trains 5 (Sud-Express) et 7 sont autorisés sur plusieurs sections de la ligne Paris-Bordeaux à atteindre 140 km. à l'heure, le rapide Thermal-Express (Paris-Vichy-Le Mont-Dore), entre Paris et Vierzon est réglé à la même vitesse.

express et rapides sont généralement conçus en prévoyant des vitesses inférieures. Les indications dont nous disposons ne représentent donc que le maximum possible en service commercial. Les trains peuvent rouler à 120 et parfois 130 kilomètres à l'heure (12) entre Paris et Bordeaux, Paris et Limoges. Le profil des lignes transversales oblige à moins de rapidité. Les autorails parcourent les diverses sections plus vite que les trains (13), les ralentissements prévus pour le passage des ouvrages d'art et le franchissement de certaines courbes de faible rayon sont moindres pour eux que pour les convois plus lourds. Aussi, l'autorail à grande distance prend une place de choix sur les relations est-ouest. La comparaison des marches autorisées sur les trois transversales pour les deux types de traction montre la supériorité de la ligne de plaine et souligne la médiocrité des conditions de la circulation entre Clermont-Ferrand et Brive. Les autorails peuvent accomplir tout le parcours, et les trains les quatre cinquièmes, à plus de 100 kilomètres à l'heure entre Nantes et Saincaize. L'autorail est limité à la vitesse de 70 kilomètres à l'heure sur plus de la moitié du kilométrage, et les trains ne sont pas même autorisés à l'atteindre sur 45 % du trajet de la ligne la plus engagée dans la montagne. Les trains de messageries comme les trains omnibus, sont soumis à des maxima identiques ou presque à ceux des rapides et express sur les transversales, légèrement inférieurs sur les grandes artères électrifiées. Les vitesses imposées aux convois de marchandises varient entre 20 et 75 kilomètres à l'heure. Les différences des conditions de transport sur chaque transversale apparaissent encore avec netteté.

Le second élément qui entre en jeu pour caractériser une section et envisager sa capacité d'acheminement, c'est le tonnage que peut comporter un train (14). La comparaison des divers itinéraires ne peut être expressive qu'en éliminant les différences de puissance des locomotives en service ; cela revient à prendre un type donné de machine et voir le poids qu'on peut lui confier sur les différentes lignes. Cette opération est simple : les réseaux disposent de barèmes d'équivalence destinés à faciliter le travail des chefs de dépôt ; ces documents indiquent les possibilités de traction des locomotives pour chaque tonnage de la série de référence et la marche qui y correspond (15). Des

- (12) La vitesse limite est portée à 130 km. à l'heure entre Les Aubrais et Vernouilles-Varennnes (sur 100 km.) et entre Saint-Pierre-des-Corps et Port-de-Piles (sur 45 km.). Des autorisations de dépassement sont accordées à quelques trains. (Cf. note 11, p. 355).
- (13) L'autorail bénéficie d'une autorisation de vitesse de 5 à 10 km. au-dessus de celle qui est accordée à l'express.
- (14) Le débit d'une ligne de chemin de fer dépend encore de la longueur des sections comprises entre deux postes de signalisation. Nous négligeons cet aspect du problème ; son influence est plus théorique que réelle car il est exceptionnel que des batteries de trains roulant à des vitesses identiques utilisent au maximum les possibilités d'une ligne. Cela n'intervient guère, à notre connaissance, que quelques heures, les jours d'affluence du trafic des voyageurs sur la ligne Paris-Dijon. Il est évidemment important que les sections soient ou non à voie unique, que la distance des postes de signalisation impose plus ou moins d'écart entre deux convois, etc... mais, dans le cadre de notre étude, ces données techniques sont moins importantes que celles de la vitesse et du tonnage.
- (15) La région comportant des artères électrifiées, il faut prendre pour elles une locomotive électrique comme base de référence. C'est sans inconvénient, puisque nous voulons apprécier la capacité d'une ligne d'après les

exemples précis permettent mieux de juger l'intérêt des documents utilisés pour établir les difficultés de traction sur les diverses relations. (Cf. Tableau ci-dessous fig. 48). Les conclusions précédemment esquissées sont confirmées par ces études. L'influence du profil de la voie est grande : les deux transversales intérieures au Massif Central sont désavantagées par rapport à la ligne des vallées du Cher et de l'Yèvre pour l'acheminement des trains de voyageurs et de marchandises ; même sur les grands itinéraires, l'accroissement des pentes se traduit par une réduction sensible des tonnages remorqués. Cela se suit parfaitement sur la ligne de Paris à Toulouse.

BAREMES D'EQUIVALENCE
RELATIFS A LA SECTION VIERZON-BOURGES
(poids exprimés en tonnes)

RAPIDES ET EXPRESS — TRAINS DE VOYAGEURS

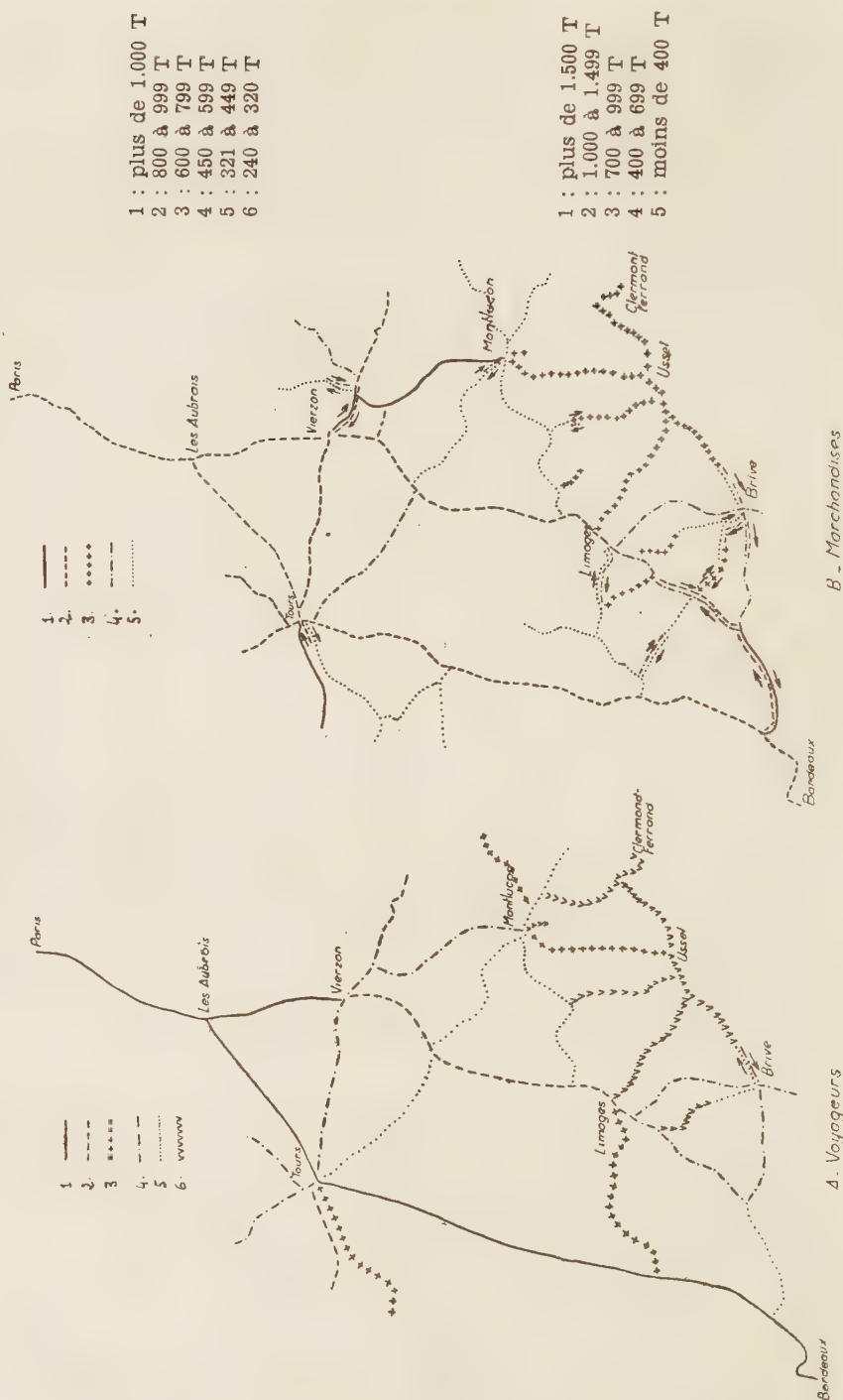
Série de référence locomotives 231 H	Trains de				
	500 T	650 T	750 T	900 T	950 T
	Charges à donner				
231 S 240 A	500	650	750	900	950
231 A modifié 578-587	500	600	700	850	950
231 G sud-est	500	600	700	850	950
231 D	450	500	700	900	950
231 A	420	450	650	800	950
231 E	420	450	630	810	850
230 FG		300	400	550	650
141 BC		450	550	700	750
141 DE		480	580	740	790
141 R			900	1.050	1.100
141 TB		350	500	650	750

TRAINS DE MARCHANDISES

Série de référence locomotives 141 R		Trains de 2.200 T	Trains de 2.100 T	Trains de 1.900 T	Trains de 1.000 T
		Charges à donner			
Séries	141 B	006 T	1.700	1.350	850
	140 A-H	1.800	1.600	1.350	800
	141 T-B	1.700	1.500	1.200	700
240 A et 231 A D F G H		1.200	1.200	1.200	1.050
	230 F	1.000	1.000	1.000	800
	230 G	1.150	1.050	1.000	800
	231 DE (sud-est)	1.200	1.150	1.100	950
	141 C »	1.900	1.700	1.350	850
	141 DE »	1.950	1.750	1.430	890

tonnages effectivement trainés par le matériel actuellement en service. Nous insistons sur ce fait car il limite la valeur des comparaisons qui peuvent être faites entre des lignes où la nature de la traction diffère.

Fig. 48. Classification des lignes d'après la charge possible des convois remorqués par des machines des séries 5 503 (électrique) et 141 B (vapeur)



2° L'organisation du service de transport des voyageurs.

Les destructions subies par le réseau français du fait de la guerre sont immenses. Qui n'a présent à la mémoire le spectacle hallucinant des rails tordus, des carcasses de locomotives redressées, au lendemain des bombardements massifs sur les triages des Aubrais ou de Saint-Pierre-des-Corps ? Les ponts coupés sur la Loire à Orléans, plus longuement encore à Nevers, obligent à des transferts de voyageurs ; combien d'autres ouvrages d'art moins importants sont détruits, même sur les lignes secondaires, pour couper la retraite aux troupes allemandes. Dans ces conditions, des itinéraires sont modifiés, des ralentissements nombreux sont imposés ; de plus, le matériel de valeur manque ; on ne peut donc desservir intégralement toutes les anciennes relations. Aucun progrès ne peut être réalisé durant quelques années (16) ; mais de gros efforts permettent de retrouver, dès 1949, une situation voisine de celle de 1938, tant pour la vitesse des trains que pour la consistance des services offerts au public.

a) Les liaisons de Paris avec la province : le détournement des itinéraires.

L'organisation, en 1955, marque dans plusieurs domaines la continuité de l'évolution dans les méthodes d'exploitation, amorcée par les réseaux devant la concurrence routière.

La marche des trains est sans cesse améliorée (17) ; la durée du voyage de Paris à Bordeaux est réduite chaque année.

PROGRES DES VITESSES COMMERCIALES SUR LA LIGNE PARIS-BORDEAUX

		1937	1949	1954	1955
Train de 3 ^e classe le plus rapide	durée	7 h 08	6 h 42	6 h 12	6 h 07
	vitesse commerciale ¹⁶	79,2	86,4	93,6	94,8
Train le plus rapide	durée	5 h 36	5 h 55	5 h 10	4 h 59
	vitesse commerciale ¹⁶	104,4	97,8	112,2	116,4

Mais le fait le plus remarquable réside dans les vitesses commerciales élevées (90 à 105 kilomètres à l'heure) auxquelles peuvent être réglés les trains lourds de toutes classes. Une grande partie des rapides

(16) Nous avons montré précédemment l'amélioration des services ferroviaires entre 1932 et 1937 (Cf. p. 148 et suivantes). Il n'est donc question ici que des progrès et transformations reconnaissables depuis cette date, et caractéristiques de l'organisation actuelle.

(17) La rapidité des relations entre Paris et les grands centres provinciaux est tout particulièrement destinée à retenir et même reconquérir la clientèle des hommes d'affaires, négociants, et de tous ceux qui ont des déplacements de courte durée à effectuer ; elle est complétée par l'organisation du service de location de voitures sans chauffeur qui permet aux intéressés d'allier les avantages des deux modes de transport.

et express unissant Paris à Toulouse accomplissent le trajet dans le temps réservé en 1937 à un seul convoi desservant uniquement le Roussillon, le Languedoc et les Pyrénées. Un jeu de correspondances par autorails est organisé au départ de Vierzon, Limoges et Brive ; il permet de bonnes relations entre Paris et Eygurande-Merlines, Périgueux, Agen, Ussel, Aurillac et Rodez. Les gains de temps sont faibles par rapport au passé mais le nombre des arrêts desservis est multiplié et celui des liaisons quotidiennes accru, grâce à l'emploi d'engins mieux adaptés au trafic.

Les progrès de l'électrification et la volonté d'utiliser au maximum les avantages de ce mode de traction conduisent au détournement d'acheminements traditionnels et à la concentration des mouvements sur quelques sections ; on peut ainsi limiter à un kilométrage réduit les frais d'équipement nécessaires au passage à brefs intervalles de convois rapides et lourds. La constitution de la S.N.C.F. facilite l'adoption de ces mesures qui aboutissent au renouvellement des itinéraires sur un grand nombre de relations. Des reports de trafic renforcent le rôle des grandes lignes du Sud-Ouest (fig. 49). Si la Bretagne, y compris la région nantaise, est desservie par l'Ouest (Le Mans-Angers), le passage par Orléans et la vallée de la Loire étant abandonné, par contre, l'ancienne relation Paris-Bordeaux par Chartres, Saumur, Thouars et Niort, exploitée par les chemins de fer de l'Etat disparaît (18) ; elle acheminait jusqu'à Niort le trafic pour La Rochelle et jusqu'à Saintes, celui pour Royan. Paris est désormais reliée à cette partie du littoral atlantique par Tours et Poitiers ; aussi plus de douze rapides et express parcourent cette section en été (19). La ligne du Bourbonnais a un trafic raréfié de Paris à Nevers au profit des deux voies électrifiées qui l'encadrent. La liaison Paris - Saint-Etienne s'établit communément par Dijon et Lyon (20). Clermont-Ferrand, Nîmes, la ligne de Béziers par la montagne, et en été les villes d'eaux d'Auvergne sont desservies, au départ de la capitale, par Vierzon et Saincaize. Les voyageurs pour la région d'Aurillac empruntent la ligne de Toulouse jusqu'à Brive ; la création du barrage de Bort a conduit à noyer les rails de l'itinéraire direct (21). Ceux qui gagnent Rodez et Millau emploient la même voie jusqu'à Saint-Denis près Martel. Cette accumulation des relations assurées explique la fréquence des trains de grande ligne : seize rapides et express parcourent quotidiennement la section d'Orléans à Vierzon, en été, et douze celle de Vierzon à Limoges. Les deux lignes électrifiées de Paris à Bordeaux et Toulouse mettent donc en communication avec la capitale une immense portion du territoire français possédant quatre villes importantes : Toulouse, Bordeaux, Clermont-Ferrand et Limoges, et des ressources touristiques variées. Il n'est pas étonnant que la sec-

(18) La ligne de Chartres à Bordeaux est aujourd'hui exploitée par sections ; seul, un omnibus Paris-Saumur l'emprunte un nombre restreint de jours par an.

(19) On atteint La Rochelle, de Poitiers par St-Maixent et Niort, et en été Royan d'Angoulême par Cognac et Saintes.

(20) De rares convois, dont un autorail rapide, utilisent encore le trajet traditionnel.

(21) MEYNIER [349].

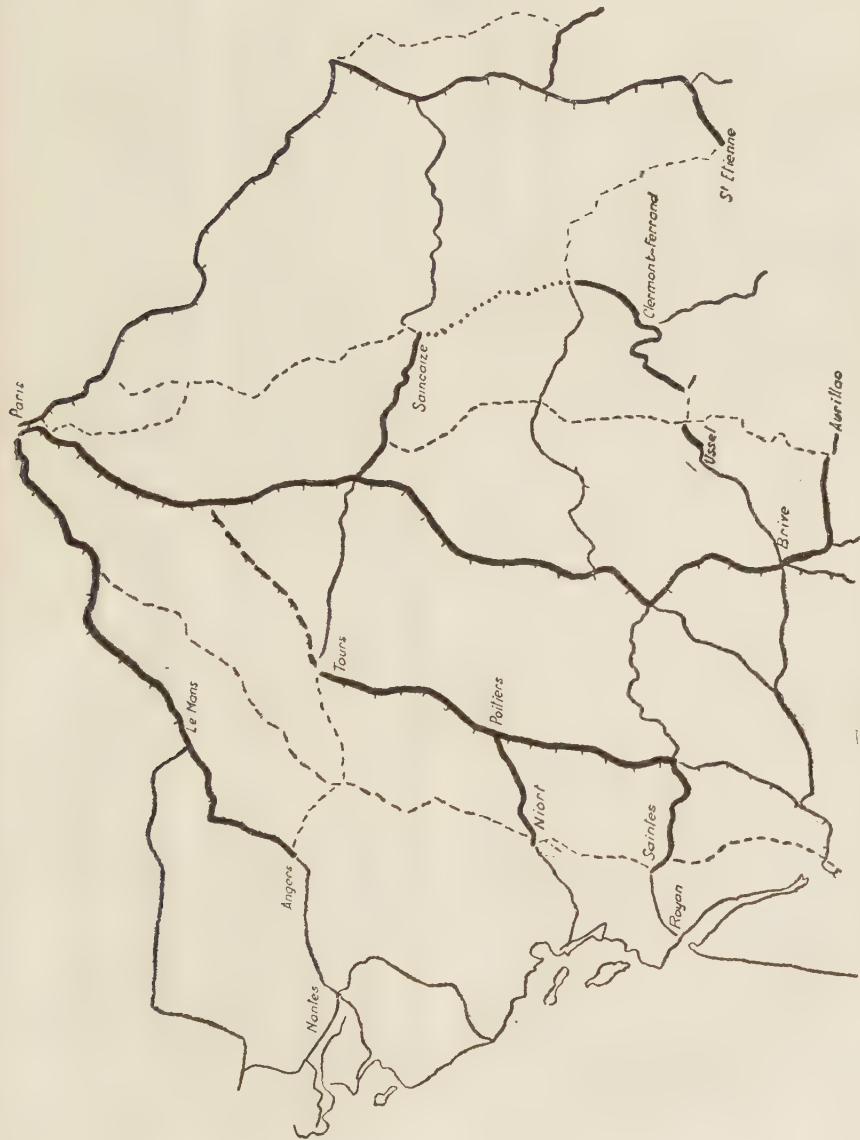


Fig. 49. L'électrification et l'acheminement du trafic

1. — 2. — 3. — 4. — 5. — 6. —

EFFETS DES REPORTS DE TRAFIC SUR LA DUREE DES VOYAGES

de Paris à	Via	Distance	Durée		Via	Distance	Durée	
La Rochelle	Thouars	483 km	6 h 07	(1)	Poitiers	479 km	6 h 00	(2)
Royan	Thouars	527	6 h 44	(1)	Angoulême	558	6 h 57	(3)
Vichy	Cosne-Nevers	365	4 h 35	(4)	Vierzon	390	4 h 17	(4)
Aurillac	Montluçon	572	11 h 54	(1)	Brive	601	9 h 30	
Le Mont-Dore	Montluçon	466	8 h 06	(5)	Vierzon-Vichy-Clermont	523	7 h 16	(5)
Millau	Gien-Clermont-Brioude	679	14 h 08	(1)	Limoges-Brive-Rodez	734	12 h 39	(6)

(1) Horaire de l'été 1937 (itinéraire abandonné aujourd'hui).

(2) La durée n'est que de 4 h 42 par la relation la plus rapide.

(3) La durée n'est que de 5 h 40 par une relation rapide non quotidienne.

(4) La durée de parcours indiquée sur le tableau est celle du rapide Thermal Express acheminé en 1937 par Fontainebleau, Cosne et Nevers, et qui circule actuellement par Vierzon. La comparaison n'était valable que portant sur des convois identiques. En 1955, les trains de toutes classes les plus rapides entre Paris et Vichy mettent 4 h. 45 par Cosne et Nevers, 5 h 19 par Vierzon.

(5) Les deux itinéraires étant actuellement suivis, la comparaison porte sur les durées de parcours prévues pendant l'été 1955. En 1937, un rapide acheminé par Montluçon gagnait le Mont-Dore en 7 h 57.

(6) Durée de parcours de l'été 1955. A la même période, Millau était à 12 h 07 de Paris par Vierzon-Clermont-Ferrand-Arvant (718 kilomètres).

tion de Paris à Orléans soit celle qui offre la plus grande moyenne quotidienne de passages de voyageurs (22).

Cette politique de concentration du trafic se traduit souvent par un allongement kilométrique ; les temps de parcours sont peu modifiés ou améliorés (Cf. Tableau, page 362) ; des économies de traction sont réalisées. L'entretien des voies sur des itinéraires partiellement abandonnés peut être moins poussé. Ces opérations sont rentables et sont justifiées si elles ne représentent pas une régression sensible des moyens de circulation pour une grande masse d'usagers.

b) Les relations transversales.

L'utilisation de l'autorail permet des progrès remarquables. Le trajet de Bordeaux à Lyon est réduit de plus de trois heures par rapport au train le plus rapide ; il est accompli à une vitesse commerciale de près de 77 kilomètres à l'heure, contre 57,8 avant guerre (23). C'est là un résultat étonnant étant donné le profil de la ligne. Ces améliorations se sont accompagnées de l'emploi d'un matériel plus confortable que la Chambre de commerce de Bordeaux réclamait encore avec véhémence en février 1953 ; ces protestations contre la négligence permanente à l'égard des relations transversales sont un écho fidèle des plaintes du passé. Un système de correspondances par autorails express est organisé à Limoges avec cette relation rapide ; il permet d'atteindre d'une part Nantes, par Poitiers et Bressuire, d'autre part La Rochelle par Angoulême et Saintes. Autrement dit, toutes les relations de jour de Lyon vers le littoral atlantique sont concentrées sur la transversale traversant le nord du Massif Central (24). Un matériel de capacité relativement limitée suffit à assurer les mouvements de voyageurs dont une grande partie n'effectue que des parcours partiels ; Montluçon et Limoges sont des points de grand renouvellement de la clientèle.

L'ampleur du mouvement touristique estival renforce sensiblement les échanges interrégionaux : les plages du littoral atlantique attirent les Lyonnais et les Stéphanois, tandis que les Nantais et autres habitants de l'ouest sont sollicités par les Alpes. Aussi, des trains saisonniers sont mis en service pour répondre à cette circulation ; l'un relie Lyon à La Rochelle et Bordeaux de nuit, et s'ajoute au train régulier ; deux autres sont mis en service entre Lyon et Nantes-Le Croisic et complètent le service de nuit qui unit toute l'année Lyon à Quimper.

(22) Les statistiques relatives aux départs massifs en vacances placent la gare de Lyon en tête, et immédiatement derrière, la gare d'Austerlitz, mais le trafic habituel donne l'avantage à cette dernière, qui permet d'atteindre, dans un rayon de 300 kilomètres, une série de villes comprises entre 30.000 et 100.000 habitants, plus nombreuses que celles desservies par les lignes de Dijon ou Montargis.

(23) L'autorail dessert dix sept gares sur son parcours, et totalise trente minutes d'arrêt.

(24) Ces relations sont assurées avec paiement d'un supplément. On retrouve la tendance de la S.N.C.F. à faire payer la vitesse, comme sur les grands itinéraires pour les trains les plus rapides. Depuis le moment où nous écrivions ces lignes, une relation Lyon-Nantes par la ligne des plaines a été remise en service.

c) Les relations locales : disparition des services de foires.

L'application des plans départementaux de transport des voyageurs entraîne des conséquences dans l'organisation des services ferroviaires. Sur les lignes encore ouvertes à ce trafic, trois cas sont possibles. Les deux modes de transport continuent à se concurrencer comme par le passé ; tout au plus le nombre de voyages effectués est-il réduit ; tel est le cas entre Limoges et Angoulême, Bourges et Nevers ou Tours et Nantes. La direction des chemins de fer renonce à satisfaire aux besoins locaux de déplacement ; deux convois quotidiens sont mis en circulation pour assurer les correspondances des trains de grandes lignes ; les services routiers se voient attribuer l'essentiel des mouvements de voyageurs ; les lignes de Bourges à Cosne, Clisson à Parthenay, Loches à Châteauroux et Châteauroux à Argenton sont exploitées suivant cette conception. La direction des chemins de fer maintient un nombre d'allers et retours suffisants pour répondre au trafic ; il peut être supérieur à celui de l'avant-guerre ; cette situation est réservée aux sections où la clientèle est nombreuse ; elles sont situées dans des zones industrielles et relient en général deux villes proches ; les entreprises routières refusent souvent d'y faire face aux transports professionnels pour lesquels il faut consentir des tarifs spéciaux et qui présentent le désavantage d'exiger un matériel nombreux, utilisé deux fois seulement dans la journée ; la S.N.C.F. se réserve alors de desservir complètement l'itinéraire (25).

COMPARAISON DU TRAFIC EN 1937 ET EN 1955

Section	Nombre de convois				Accroissement total
	Omnibus		Directs		
	1937	1955	1937	1955	
Vierzon-Bourges	9	10	4	7	4
Montluçon-Commentry	9	11	3	6	5
Brive-Tulle	6	7	2	4	3

L'administration ferroviaire a moins que jamais le souci systématique de permettre les déplacements ruraux ; l'absence presque totale des services spéciaux prévus à l'occasion des foires confirme cette tendance : nous en relevons seulement entre Pons et Saint-Savinien sur Charente à l'occasion des foires mensuelles de Saintes et sur les deux lignes à voie étroite desservant respectivement Tulle et Romorantin.

Une évolution décisive s'est produite dans le domaine de la traction ; elle fait aujourd'hui de l'autorail le matériel habituel et unique

(25) La concurrence routière a pratiquement disparu entre Vierzon et Bourges. Les services nombreux qui existent sur la section Montluçon-Commentry sont pour l'essentiel l'amorce de liaisons plus lointaines vers Moulins, Vichy ou Clermont.

circulant sur les petites relations (26); quelques courtes sections sont encore parcourues par un train mixte (fig. 50).



Fig.50 - Evolution des techniques de traction

La comparaison de cette carte avec celle de la figure 13 montre que l'autorail est devenu le principal mode de circulation en dehors des sections électrifiées ; sur de nombreuses lignes, elle est l'unique moyen de transport des voyageurs.

1. Section parcourue par des locomotives fonctionnant au fûel ou au charbon.
2. Section parcourue par des locomotives éleetriques.
3. Section parcourue par des autorails (les chiffres indiquent le nombre des allers et retours hebdomadaires accomplis par ces véhicules).
4. Section desservie par des voyages sur route complètement organisés par la S.N.C.F. (Service des voyageurs en 1955).

B : Bordeaux. — Br : Brive-la-Gaillarde. — C : Clermont-Ferrand. — L : Limoges.
M : Montluçon. — N : Nantes. — Ni : Niort. — Pe : Périgueux. — P : Poitiers.
S : Saintes. — T : Tours. — U : Ussel. — V : Vierzon.

d) La multiplication des points d'arrêt.

L'utilisation d'un matériel léger conduit à créer des haltes. On notera que la politique de multiplication des points d'arrêt succède à celle des fermetures de gares (27) ; cette orientation nouvelle apparaît au moment où le nombre réduit de convois sur certaines sections rend la mesure moins efficace pour le milieu rural.

Quelques stations s'ouvrent au trafic avant la guerre ; leur nombre croît surtout depuis 1945. Cela favorise l'emploi du rail par de nouvelles catégories de voyageurs. Ce sont les ruraux, appelés à un déplacement quotidien pour aller travailler à la ville voisine ; pour eux,

(26) Les relations locales le long des grandes artères électrifiées sont assurées par des trains pour utiliser l'électricité; une voiture motrice de capacité comparable à un autorail est souvent seule mise en service.

(27) Cf. ci-dessous, p. 145-147.

l'éloignement de la gare est l'élément décisif qui leur permet ou non d'employer le train. Le rôle principal de ces arrêts nouveaux explique leur répartition ; ils se trouvent presque tous sur des voies à circulation assez rapide, dans des zones de peuplement dense, notamment le long des grandes vallées. Les lignes de montagne n'ont qu'exceptionnellement bénéficié de ce progrès : la dispersion de l'habitat y justifiait l'installation de nouveaux points d'arrêt, mais il n'y avait pas d'espoir de déterminer un trafic régulier.

La comparaison du kilométrage moyen entre deux stations en 1931 et 1955 permet de suivre les efforts faits pour attirer une clientèle régulière. (Cf. tableau p. 367).

La portion du réseau ferré parcourue par des trains de voyageurs est moins développée qu'il y a vingt ans ; les formes nouvelles de traction prennent une importance plus grande ; la vitesse s'accroît, au moins sur les principales artères. Tout cela n'est que l'affirmation de tendances manifestées dès l'avant-guerre ; depuis 1949, l'effort se poursuit dans les services de l'exploitation suivant les conceptions qui prévalent dès 1937. Les progrès techniques récents favorisent l'évolution en cours.

3° *L'organisation des services de marchandises* (28).

L'expéditeur choisissait les conditions dans lesquelles il désirait voir acheminer ses envois, jusqu'à une date toute récente. Les prix variaient suivant que la marchandise circulait en grande ou en petite vitesse. Un remaniement fait disparaître ces appellations classiques et y substitue les notions de régime ordinaire ou accéléré. L'expéditeur perd le choix entre les deux ; la nature de l'expédition détermine le type d'acheminement : les denrées, animaux vivants, tissus et produits d'épicerie, tous les envois de valeur empruntent obligatoirement le régime accéléré, les autres le régime ordinaire. La différence des tarifs entre l'un et l'autre est inférieure à celle qui existait entre la grande et la petite vitesse. Ces mesures sont destinées à lutter contre la concurrence routière : elles permettent de réduire les tarifs très élevés imposés par chemin de fer aux marchandises chères, et de raccourcir les délais de transport trop longs réservés aux autres. Cette réforme, qui impose une répartition autoritaire des marchandises, est d'ordre tarifaire. Les services eux-mêmes ne se sont pas profondément transformés.

Le cas des trains complets est évidemment le plus simple : un plan concerté mensuel précise les conditions de remise des convois tout chargés et prêts à l'expédition. Ce type de trafic n'a pas une importance primordiale dans la région étudiée ; il existe néanmoins pour des convois de pierre à macadam et de charbon (29).

(28) Les éléments de cette étude proviennent pour l'essentiel d'enquêtes directes et d'analyses personnelles des livrets horaires des trains de marchandises et messageries. On y ajoutera les études suivantes : MAROIS [344] (article fondamental) ; GIRETTE [120].

(29) Cf. ci-dessous, p. 449 et 453.

DISTANCE MOYENNE ENTRE DEUX ARRETS EN 1931 ET EN 1955

	1931 (km)	1955 (km)	1931 1955 (km)
<i>Sections où le nombre des arrêts est accru :</i>			
Les Aubrais-Saint-Pierre-des-Corps	5,9	4,9	5,3
Tours-Vierzon	5,1	4,5	7
Tours-Châteaurox	5,1	4,9	7,1
Coutras-Périgueux	6,3	5	5,2
Brive-Périgueux	5,6	4,3	6,7
Vierzon-Saincaize	6,2	5,6	5
Vierzon-Châteaurox	7,8	7	6,1
Tours-Poitiers	6,4	5,3	5,7
Saint-Sulpice-Launère-Gannat	9,3	7,6	6,1
Saintes-Saint-Mariens-Saint-Yzan	5,4	5,1	4
<i>Section où le nombre des arrêts est réduit :</i>			
Poitiers-Limoges	5,3	5,5	5,6
<i>Sections où le nombre des arrêts est inchangé :</i>			
Châteaurox-Montluçon			5,3
Bourges-Eygurande			7
Châteaurox-Brive			7,1
Limoges-Ussel			5,2
Montluçon-Moulins			6,7
Busseau-Ussel			5
Limoges-Angoulême			6,1
Nexon-Brive			5,7
Clermont-Tulle			6,1
Lapeyrouse-Volvic			4
Angoulême-Saintes			5,6

a) Le régime ordinaire : problème des acheminements.

Les expéditions par wagon isolé ou par rame de quelques unités représentent les formes courantes du trafic dans la région ; la détermination des acheminements tient compte des qualités techniques des lignes, profil et mode de traction, et aussi de la fréquence des convois : le nombre des départs par période de vingt-quatre heures est un élément décisif pour fixer le temps nécessaire au voyage ; on évalue la durée d'une escale dans un chantier de triage à quatre ou cinq heures avec trois départs quotidiens, six à dix heures avec deux départs, quatorze à seize heures avec un départ ; la suppression d'une d'entre elles, sur un parcours de trois cents kilomètres est souvent plus avantageuse qu'un accroissement de la vitesse de 30 à 50 kilomètres à l'heure. Ainsi, les itinéraires choisis pour l'envoi des wagons s'écartent-ils beaucoup de ceux qui sont kilométriquement les plus courts. (Tableau page 369).

La gare expéditrice envoie les wagons vers le triage avec lequel elle est en relation directe ; ce triage en reçoit d'une série d'établissements (30) qui représentent sa zone de lotissement ; il groupe, sous le nom de lot, l'ensemble des wagons pour une direction donnée ; il en constitue des trains pour le plus grand nombre possible d'autres centres de tri ; ainsi, Saint-Pierre-des-Corps a plusieurs départs quotidiens vers Le Mans, Poitiers, Vierzon et Saincaize ; mais les lots pour Marseille ne sont pas assez importants pour former un train ; ils passent avant de l'atteindre par deux ou trois triages ; de proche en proche, le wagon gagne le centre d'où il est dirigé vers la gare destinataire. La formation de lots à grande distance permet de réduire la durée des transports en supprimant les pertes de temps onéreuses ; elle économise aussi des opérations coûteuses ; elle est prévue dès que le trafic est suffisant ; ainsi, les rames et wagons en provenance du Sud-Ouest, destinés à l'Est, sont en partie rassemblés aux Aubrais où des trains sont formés pour Blainville ; le trafic du Nord et de l'Est vers Bordeaux est orienté vers Le Bourget ; cette gare expédie directement vers le port de la Garonne. Le Mans en fait autant des lots venus de la Bretagne et de la Normandie occidentale, dirigés sur Badan. Des relations régulières, souvent plus que quotidiennes, s'établissent entre les principaux nœuds du réseau ferré. (Cf. Tableau, page 370).

Cette politique est contrariée par le désir de donner à remorquer aux machines des tonnages proches de la limite de leur capacité ; elle conduit à restreindre le nombre des relations directes assurées et celui des départs quotidiens. Le trafic varie chaque jour autour d'un certain volume : le nombre de convois est réglé d'après le mouvement minimum. Les jours où il dépasse fortement la moyenne, il est nécessaire de mettre en route des trains facultatifs, pour ne pas démesurément retarder les acheminements ; il est alors possible de constituer des lots directs pour de plus nombreux triages. Sur les grands itinéraires, les livrets horaires comportent un grand nombre de marches utilisées suivant les besoins. C'est une des caractéristiques de l'organisation des transports de marchandises.

(30) Cette expression désigne les diverses catégories de points d'arrêt, sans distinction de statut administratif (gares, stations, haltes, etc...).

TYPES D'ACHEMINEMENTS CARACTERISTIQUES

de	à	Itinéraire court		Itinéraire employé		Motifs de détournement
		via	distance	via	distance	
Nantes	Bordeaux	La Rochelle	376 km	Saint-Pierre-des-Corps	545 km	Utilisation d'une ligne de vallée puis de la traction électrique.
Montluçon	Limoges	Guéret	156 km	Vierzon	323 km	Utilisation d'une ligne de vallée puis de la traction électrique, évite le passage par une ligne au profil très difficile.
Bordeaux	Clermont-Ferrand	Brive	400 km	Saint-Pierre-des-Corps-Saincaize	704 km	Utilisation de la traction électrique, évite une ligne à profil très difficile.
Bordeaux Vierzon	Lyon Bordeaux	Limoges-Gannat Saint-Pierre-des-Corps	639 km 459 km	Toulouse-Nîmes Les Aubrais	837 km 541 km	id. Utilisation de la traction électrique et évite une escale*.

* Le triage des Aubrais forme souvent des convois directs pour Bordeaux, alors que celui de Saint-Pierre-des-Corps consistait de nombreux lots dirigés sur Coutras où un nouveau tri est opéré ; cette dernière escale est évitée par le détour.

FORMATION RÉGULIÈRE DE LOTS COMPLETS À DESTINATION
DE TRIAGES LOINTAINS ÉCONOMISANT LE PASSAGE AU MOINS
DANS UN CHANTIER

Section	
Vierzon-Saincaize	{ Vierzon-Saint-Germain-des-Fossés Vierzon-Saint-Germain-au-Mont-d'Or Vierzon-Les Gravanches *
Vierzon-Tours	{ Saincaize-Tours (cinq convois quotidiens) Vierzon-Le Mans (deux convois quotidiens)
Coutras-Périgueux	{ Estavel ** - Coutras

* Gare de triage de Clermont-Ferrand.

** Gare de triage de Brive-la-Gaillarde.

IMPORTANCE DU NOMBRE DES MARCHES FACULTATIVES
PRÉVUES SUR LES GRANDES RELATIONS

Section	Nombre de convois	
	réguliers	facultatifs
Paris-Les Aubrais	25	42
Orléans-Tours	14	9
Tours-Poitiers	9	13
Poitiers-Angoulême	9	9
Angoulême-Coutras	9	11
Coutras-Bordeaux	11	9
Orléans-Vierzon	9	12
Vierzon-Châteauroux	8	12
Châteauroux-St-Sulpice-Laurière	12	5
St-Sulpice-Laurière-Limoges	13	5
Limoges-Brive	5	6
Vierzon-Saincaize	5	8
Vierzon-Tours	2	6
Gannat-Montluçon	2	6
Limoges-Périgueux	2	5
Périgueux-Coutras	2	6

La concentration du trafic sur les deux lignes électrifiées est soulignée par le nombre des convois qui les parcourent. Elle est encore plus accentuée que pour la circulation des voyageurs. L'influence du profil des lignes est indiquée par la brusque augmentation du nombre des trains réguliers à Châteauroux, en direction de Limoges (31). Une

(31) La diminution du nombre des convois facultatifs ne doit pas faire illusion ; il ne s'agit que de marches possibles en cas de grand trafic et non d'un nombre réel de convois ; le nombre des horaires utilisables diminue ; cela ne préjuge pas de celui des circulations effectives.

seule marche suffit à assurer l'enlèvement et la distribution des wagons sur les lignes secondaires ; les locomotives sont loin d'y développer toute leur puissance ; on ne saurait y prévoir de circulation facultative. Des mises en marche sont prévues sur de petits parcours pour donner satisfaction à certains besoins industriels. Les unes permettent d'accroître le nombre des relations entre une gare et le centre de triage qui la met en communication avec l'ensemble du réseau ; les autres répondent à un besoin immédiat des usines locales pour leurs échanges au cours même des opérations de production.

TRAINS PREVUS AUX LIVRETS HORAIRES POUR DESSERVIR DES CENTRES INDUSTRIELS

Section	Nombre de convois	
	réguliers	facultatifs
Bassens-Bordeaux Saint-Jean	1	3
Le Palais-Limoges (embranchement de la Sté Electro Métallurgie)	1	0
Vierzon-Vierzon Forges	1	0
St-Florent-La Chapelle St-Ursin	1	0
Angoulême-Ruelle	1	0
Doyet-Commentry	1	0
Commentry-Montluçon	2	2
Chamblat-Montluçon	0	1
Saint-Eloy-Lapeyrouse	4	3

b) Régime accéléré : son importance régionale.

Le régime accéléré permet des transports rapides assurés par les trains dits de messageries. Son importance est capitale dans les régions du Centre et du Centre-Ouest, grandes expéditrices de viandes, animaux vivants et denrées périssables diverses. Les horaires des convois de messageries sont établis en fonction des heures de vente sur les marchés urbains ; il est plus rare qu'on tienne compte des heures d'ouverture des marchés locaux où les négociants effectuent leurs achats. Les trains desservent généralement toutes les gares d'une zone, puis seulement quelques centres sur le reste de leur parcours. Leur terminus correspond à de grandes villes ou à des bifurcations ferroviaires : Tours, Poitiers, Angoulême, Vierzon, Montluçon, Limoges, Brive, Nantes (32).

La nature des marchandises exclut la possibilité d'un report des lots restants à un départ plus tardif, pratique courante en régime ordinaire ; aussi, le nombre des convois réguliers doit être suffisant pour absorber tout le trafic ; les trains facultatifs ne sont qu'exceptionnellement utilisés. Par contre, des marches saisonnières sont prévues pour faire face aux campagnes de ramassage des fruits et primeurs ; les dates de leur fonctionnement peuvent varier selon les années. Ces expéditions massives de produits frais s'effectuent par trains complets formés au départ

(32) On y trouve encore Paris, Orléans, Bayonne, Agen, Montauban, Toulouse, Perpignan, Cerbère, etc...

d'une région vers un grand marché de consommation. Ces envois circulent dans le cadre du régime accéléré, mais les rames qui les transportent ont un rôle limité et ne participent qu'aux échanges pour lesquels elles sont mises en service, à l'exclusion de tous autres. Les sections parcourues par des trains consacrés uniquement au transport en régime accéléré sont les principales du réseau : il convient d'y ajouter des tronçons de voies ferrées des grandes régions de production de fruits et primeurs et ceux où le ramassage de viande peut s'effectuer régulièrement ; les services prévus entre Pompadour et Brive-la-Gaillarde, entre Montluçon, Villefranche-sur-Allier et Moulins, répondent à ces besoins. Dans ces derniers cas, les relations ne sont établies que dans un sens, vers le centre équipé pour les expéditions lointaines. Des convois à grande distance sont organisés pour unir rapidement les grandes agglomérations ; Paris est relié à tous les grands centres provinciaux ; un effort est également fait pour abréger la durée des transports sur les lignes transversales : six trains réguliers et un facultatif parcourent la section Vierzon-Saincaize et assurent des échanges lointains :

- 1. Saint-Pierre-des-Corps - Saint-Germain-des-Fossés.
- 2. Saint-Pierre-des-Corps - Chasse.
- 1. Saint-Pierre-des-Corps - Lyon.
- 1. Vierzon - Clermont-Ferrand.
- 2. Vierzon - Moulins (dont un facultatif).

Deux convois quotidiens gagnent Le Mans au départ de Vierzon, l'un a son origine à Lyon. Une relation régulière est établie entre Périgueux et Ussel.

Cette organisation minutieuse permet de desservir rapidement l'ensemble de la France, et même l'étranger au départ d'une région donnée. La diffusion des produits agricoles du Bas Limousin et du Périgord illustre les résultats obtenus : Brive est à quarante-six heures de Londres, quarante-huit de Francfort, vingt-quatre de Bruxelles, vingt de Nancy.

c) L'organisation du trafic des petits colis : un aspect de la lutte contre la concurrence routière.

Deux conceptions différentes répondent à la diversité du volume du trafic des colis. La première intéresse les quelques relations où les échanges sont suffisants pour assurer le chargement régulier de wagons complets qu'on accroche aux trains de messageries. La seconde intervient lorsque le trafic est trop faible pour adopter cette solution. On utilise alors le système des wagons distributeurs et collecteurs ; ces derniers sont acheminés tantôt par des trains de messageries, tantôt par des omnibus. En combinant leur utilisation, on peut faire faire de longs parcours aux véhicules qui mettent en communication directe de multiples localités. La réduction du nombre des transbordements limite les risques d'avarie ; elle économise du temps ; elle permet donc de lutter efficacement contre une concurrence routière particulièrement acharnée dans ce domaine sur toutes les distances .

Des relations sont ainsi établies entre Paris et six cents localités du réseau national ; entre Le Mans, Vierzon, Nevers, Lyon, Marseille et Nice, entre Cavaillon, Nevers, Tours, Nantes et Quimper. Un effort analogue est entrepris dans le cadre régional ; ici le wagon, s'il veut

maintenir son rôle face au camion, doit s'arrêter à chaque gare pour permettre le chargement ou le déchargement, et surtout il doit unir les résidences de l'expéditeur et du destinataire sans que la marchandise subisse des manipulations inutiles. Un centre très secondaire comme Guéret est mis en liaison avec Châteauroux, Poitiers, Limoges, Périgueux et Agen et l'ensemble des stations situées sur les itinéraires parcourus pour atteindre ces villes. Le chemin de fer n'abandonne pas le trafic de détail le long des itinéraires où il conserve une activité normale.

La S.N.C.F. se propose d'assurer des échanges rapides de marchandises : elle limite les transbordements pour les colis, les escales pour les wagons complets. Une attention particulière est portée aux transports massifs : des mesures commerciales autant que techniques sont prises en faveur de la clientèle qu'ils intéressent.

- d) Les relations de la S.N.C.F. et de ses principaux clients : tarification et localisation industrielle.

Des aménagements de taxes ou même des allocations sont consentis à certains utilisateurs des services ferroviaires.

L'emploi d'un matériel spécialisé est souvent nécessaire. La S.N.C.F. consacre peu de crédits à ces équipements et encourage les particuliers à constituer leur propre parc dont ils sont les seuls usagers. De nombreux wagons de négociants en vin, d'entreprises pétrolifères, stationnent sur les voies de triage de Vierzon et de Saint-Pierre-des-Corps. Ils assurent une part importante du trafic. Les plus lourds d'entre eux peuvent charger 30 ou 40 tonnes de coke ou de minerais. Ils ne circulent que sur les plus grandes artères. P. Marois signale que la S.N.C.F. a effectué, pour la seule année 1953, des versements de l'ordre de 9 milliards de francs aux propriétaires de ces véhicules, en compensation des charges d'investissement et d'entretien qui leur incombent (33).

Des trains complets assurent la majeure partie des échanges nécessaires à la grande industrie ; ils doivent être obligatoirement fournis et reçus sur des embranchements particuliers ou des voies de quai des ports maritimes ; leur tonnage est fixé par la S.N.C.F. en fonction des itinéraires ; leur utilisation évite tout passage sur les chantiers de triage et permet au réseau de réaliser des économies. Les réductions tarifaires consenties à la clientèle sont calculées sur le prix de transport de la marchandise chargée sur wagons de 10 tonnes ; elles étaient en 1938 de 10 % si la condition de tonnage était de 300 tonnes, de 17 % pour 1.000 tonnes. Les réformes opérées en 1953 tendent à réserver les avantages de cette tarification aux clients ayant de très gros trafics par voie ferrée ; les progrès techniques conduisent l'administration ferroviaire à fixer des tonnages très élevés pour les convois ; seules de très fortes entreprises peuvent assurer de tels chargements. La bonification s'élève, pour un train complet de 600 tonnes, à 14,5 %, contre 13 % avant la guerre ; elle croît avec le tonnage dans des proportions beaucoup plus rapides qu'autrefois : elle atteint 35 % pour 1.000 tonnes, presque le double d'avant la guerre ; en outre, les taux maxima ne

(33) [344].

s'appliquent qu'aux expéditeurs capables d'assurer la formation d'un train quotidien, cette formule permettant le meilleur emploi du matériel de traction.

Les utilisateurs des tarifs des trains complets bénéficient, comme tous les propriétaires d'embranchements particuliers, d'une allocation versée par la S.N.C.F. ; les sommes distribuées à ce titre se sont élevées à 7 milliards de francs pour la France entière en 1953 ; le montant est calculé pour chaque bénéficiaire proportionnellement aux tonnages reçus et expédiés ; l'essentiel est donc distribué aux grands organismes industriels effectuant de forts trafics. La S.N.C.F. estime cette mesure justifiée par les économies réalisées sur ses propres installations. On comprendrait mieux qu'elle consacre à ces dernières les sommes dépensées au bénéfice d'intérêts strictement privés, car dans ces conditions les améliorations apportées seraient à la disposition de la collectivité (34).

Environ cent vingt embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares sont en service dans le Centre et le Centre-Ouest (35). Ils peuvent être étudiés d'après leur répartition géographique ou d'après le type d'activité économique qu'ils desservent.

Beaucoup sont localisés dans des foyers urbains importants : neuf autour de Nevers, huit de Tours, sept de Clermont-Ferrand et d'Angers. Les autres sont répartis sur le réseau en fonction des besoins locaux ; la liste de 1938 permet de constater que bien peu étaient fixés le long des lignes aujourd'hui condamnées ; nous ne trouvons dans ce cas que l'embranchement de la Société Industrielle du Bâtiment entre Champagne-Mouton et Nanteuil sur la ligne de Ruffec à Roumazières, et celui desservant une carrière de quartz entre Chantonay et Fontenay-le-Comte.

Les activités industrielles sont les plus nombreuses à posséder cet équipement ; on le trouve dans des entreprises très diverses, tant par les matières traitées que par leur structure. Les grandes firmes y ont leur place : Salmson à Ivoy-le-Pré, Kuhlmann et Chappé à Nevers, Michelin à Clermont-Ferrand, Commentry-Fourchambault à Commentry, Rosières à Saint-Florent, Decauville à Moulins, Lafarge et du Teil à Angoulême. Onze papeteries figurent dans la liste : trois usines des Papeteries Navarre (Coutras, Ligugé, Saint-Léonard), quatre de celles du Limousin (Brive, Roumazières, Saint-Junien, Saint-Victurien), d'autres, dépendant de moins grandes entreprises, à Brive, Limo-

(34) La politique de fermeture de relations ferroviaires montre à quel point ce système des subventions peut conduire à des situations étranges. La S.N.C.F. propose aux entreprises situées le long des lignes visées, même si elles n'ont jamais disposé de voies privées, d'accepter de prendre en charge ces sections comme embranchements particuliers ; si elles acceptent, elles recevront des subventions de la S.N.C.F. pour en assurer l'entretien, mais elles deviendront seules utilisatrices à l'exception de tous autres et le volume du trafic baissera nécessairement. Les économies réalisées seront en partie absorbées par l'allocation, sans parler des pertes de recettes affectant l'ensemble des lignes par suite de la suppression de trafic sur une section.

(35) La liste utilisée est extraite du Recueil Général des Tarifs publié par CHAIX ; elle n'est pas complète, car seuls figurent au livret les embranchements prenant naissance entre deux gares, pour lesquels la distance à taxer jusqu'à l'une d'entre elles doit être connue. Ceux, très nombreux, reliés directement à un établissement ferroviaire ne sont pas énumérés.

ges et Angoulême. Les carrières et mines ont une production pondérée qui les conduit à la recherche de liens étroits avec la voie ferrée : dix-sept carrières et trois compagnies houillères (Compagnie des Houillères d'Ahun, Société des Mines de la Bouble, Houillères Puits du Magnier à Commentry) disposent d'un embranchement. Les dépôts de redistribution de pétrole ont des facilités analogues : quatre sont raccordés au rail à Saintes, trois à Tours et autant à Nevers, deux à Clermont-Ferrand et à Angers. Les entrepôts commerciaux sont peu nombreux à figurer sur la liste : un dépôt à Châtellerault et un à Saint-André-de-Cubzac et surtout les magasins des Docks de France à Tours ; cela traduit bien l'ampleur de la concurrence routière pour le transport des produits du commerce de gros de l'épicerie : les négociants ne trouvent pas les mêmes intérêts que les industriels à disposer de voies particulières (36). Les autres embranchements appartiennent aux administrations publiques, notamment onze au Ministère de la Guerre, et à des entreprises diverses : Compagnie fermière des eaux de Vichy, etc...

L'ensemble des mesures adoptées par la S.N.C.F. sert indiscutablement ses clients les plus importants ; ces derniers sont les bénéficiaires des tarifications avantageuses, des allocations diverses versées pour la possession de matériel et de voies ; les entreprises industrielles et commerciales de second ordre connaissent des conditions de transport beaucoup moins économiques. Les faveurs dont les premières sont l'objet ne dépassent-elles pas largement les avantages financiers que le chemin de fer tire de l'utilisation des méthodes qu'il encourage ? Or, la Société Nationale distribue ses libéralités sous forme d'allocations et de bas tarifs, mais elle présente en même temps un budget en déficit permanent ; la collectivité est appelée à le combler par le jeu de subventions votées par le Parlement.

L'importance des avantages tarifaires réservés en fait aux puissantes industries concentrées renforce les inégalités de développement économique régional, si caractéristiques de la France actuelle. Les quelques zones industrielles où se rassemblent les grandes entreprises sont celles où s'exercent au maximum les effets des réductions consenties sur les prix de transport. Par opposition, de vastes régions possèdent des industries de trop faible envergure pour prétendre aux mêmes avantages : le Centre et le Centre-Ouest sont dans cet état à l'exception des foyers urbains principaux ; ces régions sont placées dans de mauvaises conditions pour leurs échanges, source de nouvelles difficultés pour le développement de leur économie (37). Elles ont parfois arraché des tarifications spéciales pour tenter de se maintenir ; et ici apparaît une véritable contradiction entre des mesures générales qui favorisent la concentration industrielle et des dispositions partielles

(36) Il est juste de noter que les magasins des négociants sont fréquemment en contact direct avec les gares, alors que les usines sont situées souvent sur les périphéries urbaines ; cette localisation peut avoir son influence sur la composition de la liste étudiée.

(37) Il est à remarquer que les rares usines qui s'ouvrent dans ces secteurs dépendent en général des grandes firmes. La présence de main d'œuvre bon marché, des relations aisées avec d'autres établissements justifient cette décision. Un cas typique est fourni par la récente installation de l'usine Michelin à Bourges.

qui tentent de faire leur part à l'essor de la vie régionale ; cette dernière semble gravement menacée par la création de prix calculés suivant la nature physique des lignes et l'importance des relations. L'influence de la politique commerciale des organismes de transport dans l'organisation régionale du pays apparaît en pleine lumière.

L'évolution de la tarification des trains complets souligne, depuis quelques années, le renforcement de la tendance favorable à ce qu'on pourrait définir comme les grands usagers. Elle traduit l'influence des milieux économiques dans l'Etat : n'est-ce pas le gouvernement, par le jeu de l'homologation ministérielle, qui règle en fait la politique ferroviaire en matière de tarif ? La nationalisation des chemins de fer ne paraît pas déterminer dans le cadre de la politique présente, une exploitation du réseau plus favorable à la collectivité que celle conçue par les compagnies privées. Son orientation actuelle favorise le renforcement des oppositions régionales.

III — LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

La guerre a bouleversé l'organisation des transports sur route ; les plans ne pouvaient être appliqués faute de matériel et de carburant. Ultérieurement, les lignes sont remises en service, des correctifs étant apportés au tracé du réseau. Simultanément la structure des entreprises exerçant cette activité se transforme. Une solidarité étroite unit cette double évolution : des entreprises fortes obtiennent plus aisément une adaptation du plan départemental aux conditions d'exploitation qu'elles jugent souhaitables.

1°) *Evolution de la structure des entreprises de transport.*

a) Processus du renforcement des grandes entreprises.

Depuis son origine, la législation favorise la concentration des entreprises routières. Les conclusions du Conseil Economique allaient dans ce sens dès 1934 (38). Le mécanisme des échanges lointains (39) prévus lors de l'élaboration des plans de transport est fatal à maintes entreprises artisanales. Si une compagnie à réseaux multiples peut accepter des compensations dans des régions françaises variées, pour une suppression de services, il n'en va pas de même pour l'artisan ; comment aurait-il pu se transplanter à 300 ou 500 kilomètres de son lieu d'habitation, qui se confond plus ou moins avec le terminus de ses parcours, pour exploiter une ligne dont il ignore la valeur, le long de laquelle il ne disposerait pas du réseau de correspondants qu'il s'est constitué à force de patience le long de son itinéraire habituel ? Beaucoup d'entre eux voient leurs services supprimés en partie par manque d'influence au sein des comités techniques départementaux. Ils ne peuvent accepter de desservir les itinéraires éloignés qu'on leur propose : or, un décret de 1938 précise que le refus du plan approuvé

(38) Jugeant de la politique des échanges de trafic à l'amiable, le Conseil Economique déclarait : « ... ces ententes seront d'autant plus faciles que les moyens de transport seront plus concentrés... » [308].

(39) Cf. ci-dessus, p. 174 et 183.

par le Conseil Supérieur des Transports et le Ministre fait perdre tous droits à l'exploitation d'un service. Les artisans évincés se voient interdire en fait l'exercice de leur profession. Dans la Creuse, l'isolement de maints villages entraîne la multiplication de liaisons locales pour conduire les habitants d'une ou deux communes au marché ou à la ville. Des transporteurs plus ou moins bénévoles assurent ces liaisons à l'origine ; ils les inscrivent comme lignes déclarées en 1934 mais faute d'un matériel de remplacement la régularité laisse à désirer. Ces lignes ne sont pas inscrites au plan de transport et leurs exploitants refusent presque toujours les compensations proposées : plusieurs entreprises disparaissent dans ces conditions (40).

Les services de remplacement des trains sont presque toujours confiés aux sociétés importantes. Le Conseil Général du département de la Vienne affirme, dès 1938, que cette méthode, qu'il dénonce, favorise la création de « véritables monopoles » au détriment des petits transporteurs. Cette constatation se vérifie dans les faits : les compagnies exploitant aujourd'hui les services d'autocars substitués aux trains sont seulement au nombre d'une dizaine dans les régions du Centre et Centre-Ouest ; huit sont de grandes entreprises : S.G.T.D., Rapides du Poitou et de Touraine, Société des Transports automobiles de l'Ouest (S.T.A.O.), Brivin, Compagnie d'Exploitation Automobile (C.E.A.), les Transports Martin de La Charité, C.I.T.R.A.M., Gonthier et Nouhaud de Périgueux ; quatre sont de moyennes sociétés, aucune n'est de structure artisanale

L'époque de mise en application des plans marque une étape en direction de la concentration, mais le phénomène se poursuit activement depuis. Les grandes sociétés procèdent au rachat des lignes de leurs concurrents ; elles obtiennent des aménagements, des plans de transport les avantageant soit par une prolongation des relations exploitées, soit même par la création de liaisons nouvelles. Elles tendent à s'assurer le contrôle de toutes les relations rentables. La C.I.T.R.A.M. (41) naît sous forme d'un ensemble de lignes locales centrées sur Matha ; le siège social n'est que depuis peu de temps transféré à Bordeaux ; l'entreprise reliait de grandes villes entre elles et avait organisé un réseau étoilé autour de Confolens. L'accroissement de vitesse des voitures favorise des déplacements à plus longue distance et conduit la compagnie à abandonner totalement son exploitation confolentaise et à renforcer les mouvements sur les relations importantes ; elle envisage le rachat des services départementaux qui l'ont obligée à laisser des trous au milieu des mailles serrées du système de transport qu'elle a établi. L'importance de cette société se traduit dans la composition de son Conseil d'Administration, qui compte parmi ses membres un administrateur de l'Omnium français des Pétroles (42), comme dans l'importance des bénéfices qu'elle réalise :

(40) La mise en application du plan de transport de la Creuse s'accompagne de la disparition des exploitants assurant les lignes de Mantes à Montluçon (quatre allers et retours par semaine), Bourgneuf à Limoges (un aller-retour hebdomadaire), Bellegarde à Montluçon (un aller-retour hebdomadaire), circuit autour de Guéret (trois allers et retours hebdomadaires).

(41) Compagnie Industrielle et de Transport Automobiles des Charentes.

(42) Annuaire de la Société des éditions économiques et financières, 1949.

« ... Bien que les comptes de l'exercice 1954 ne soient pas définitivement arrêtés, on peut déjà annoncer que les résultats s'avèrent satisfaisants, en nette amélioration sur ceux de l'exercice précédent, lesquels s'étaient traduits par un bénéfice net de « 30.746.614 F » (43).

L'entreprise Brivin exploite une relation Niort-Limoges dont elle vient d'obtenir la création après des démarches auprès d'une série de Comités Techniques départementaux. La S.G.T.D. fait évoluer son exploitation faite de réseaux locaux à lignes subventionnées à celle de liaisons plus rentables, plus longues, et unissant des centres urbains (44). Les transformations profondes des réseaux du Puy-de-Dôme et de l'Indre illustrent ces tendances. Clermont-Ferrand devient le point d'arrivée d'un grand nombre de tronçons antérieurement limités à une gare du chemin de fer d'où on accédait à la ville ; ainsi, la ligne de Montel de Gelat aux Ancizes est prolongée jusqu'à Clermont-Ferrand. La recherche de relations desservant une masse de population plus forte conduit à repousser le terminus de la liaison Clermont-Ferrand-Létrade jusqu'à Aubusson. La compagnie reporte à Saint-Amand-Montrond, puis récemment à Moulins, le terminus de la ligne Châteauroux-Lignières ; Guéret devient celui de la section Châteauroux-Aigurande ; mais cet allongement n'est possible que par rachat des droits d'un exploitant qui assurait le service depuis des années et concurrençait la S.G.T.D. sur le parcours commun. L'opération est double, car elle permet l'exploitation d'une ligne plus rentable reliant deux centres, et l'éviction d'un concurrent. Les accroissements d'exploitation profitables vont de pair avec la suppression totale ou la raréfaction de certains services peu rentables. Le réseau reliant Sainte-Sevère et Sazeray aux gares d'Aigurande et de Champillet-Urciers est supprimé. Le service de remplacement de la ligne La Châtre-Argenton était assuré par quatorze allers et retours hebdomadaires à la veille de la guerre ; son exploitation est aujourd'hui réduite à deux allers et retours par semaine, plus quelques parcours partiels, non quotidiens ; le tracé en est modifié et ignore nombre de communes desservies autrefois par la voie ferrée. La substitution d'une technique à l'autre s'accompagne d'un changement dans la conception de l'exploitation ; la notion même de service public est discutée ; cela conduit à une dégradation rapide du système de transports (45).

On ne saurait s'étonner de voir les grandes sociétés routières imposer leurs vues dans l'organisation régionale de la circulation. La solidité

(43) Le Monde, 23 février 1955, p. 15 : « A travers les sociétés ».

(44) « Dès 1945, la Société a recherché les mesures propres à donner à son réseau un caractère de plus grande stabilité d'exploitation tout en ne faisant plus appel aux subventions et la reprise des lignes se fit par paliers en procédant par ordre d'importance du trafic de chacune d'elles. « En même temps furent étudiées les modifications susceptibles d'être apportées aux tracés initiaux des lignes non viables pour obtenir une utilisation rationnelle du matériel qu'elles exigeaient et pour leur greffer le trafic complémentaire nécessaire à leur maintien dans l'avenir, soit par simple jonction de droits qu'elle possédait, soit par prolongement, soit même par rachat d'entreprises voisines... ». (Extrait d'une note adressée par l'entreprise).

(45) [118]. Service de remplacement de la ligne, La Châtre-Argenton.

de leur organisation financière et le jeu des influences qu'elles sont susceptibles de faire intervenir leur garantissent le succès. La composition du conseil d'administration de la S.G.T.D. éclaire cette situation : ses membres sont tous liés aux milieux de la haute finance et de la grande industrie (46).

b) Répartition du trafic suivant les types d'entreprises (fig. 51).

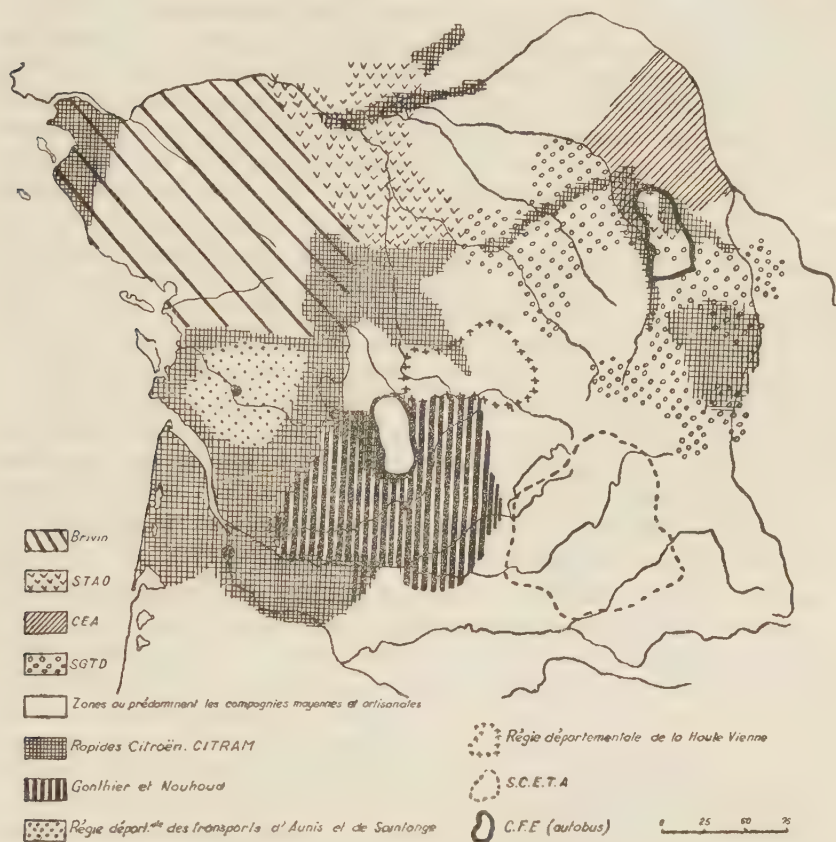


Fig. 51. Répartition du trafic entre les entreprises routières

Les grandes compagnies régionales contrôlent un secteur d'exploitation (Brivin-Gonthier & Nouhaud), les compagnies à direction nationale disposent de réseaux multiples (Chemins de Fer Economiques - S.G.T.D. - Citroën). La concurrence est limitée entre ces organismes de transport.

(46) Le Conseil d'Administration de la S.G.T.D. comprenait en 1949 : MM. Bonhomme (Compagnie Générale Transsaharienne, Société de Transports Automobiles Industriels et Commerciaux) ; M. Silhol (Société Louvroil-Montbard-Aulnoye, Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, Lorraine des Anciens Etablissements De Dietrich et Compagnie, Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels, Acieries de Longwy, Electrotubes Solesmes, Longométal) ; C. Chateau (Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, Société Commerciale d'Eaux minérales du Bassin de Vichy) ; H. Fey (Compagnie Générale Transsaharienne) ; P. Guillon (Société des Transports Automobiles Indus-

L'étude détaillée des exploitations routières de plusieurs départements montre la part du trafic réservé aux diverses catégories d'entreprises.

Trois compagnies (Transports Citroën, C.E.A., Martin) sur trente-trois, assurent 60 % du kilométrage réalisé et contrôlent la moitié des lignes dans le département du Cher. Trente-huit entreprises, possédant cent vingt-cinq véhicules exploitent les lignes régulières du département de la Dordogne ; Gonthier et Nouhaud dispose à lui seul de cinquante autocars, soit 40 % du parc. Vingt-six entreprises exercent leur activité dans le département de la Vienne. Cent quatre véhicules y sont en service. Deux sociétés, Rapides du Poitou et S.T.A.O en possèdent quarante-cinq, soit 43,2 % du matériel ; elles sont respectivement inscrites au plan de transport pour 18 % et 20 % de la longueur totale des lignes desservies. Ces chiffres donnent une idée imprécise de leur rôle réel ; le relevé du kilométrage parcouru effectivement chaque semaine permet seul de prendre une conscience nette de leur importance véritable. Les Rapides du Poitou totalisent 37,9 % et la S.T.A.O. 27,2, soit ensemble les deux tiers des mouvements départementaux. Deux autres grandes compagnies de départements voisins (C.I.T.R.A.M. et surtout Brivin) effectuent encore 7,1 % des kilomètres assurés. Il ne reste guère plus de 1 % pour chacune des entreprises artisanales. En admettant une proportionnalité parfaite entre le kilométrage parcouru et le trafic réalisé, ce qui fausse la réalité comme nous allons le montrer, le nombre des voyageurs transportés s'élèverait à 114.000 pour les Rapides du Poitou et 3.818 pour chacun des artisans (47).

Mais la nature des lignes intervient encore pour diminuer la part dévolue aux petits entrepreneurs ; une répartition s'est opérée en fonction du rendement des itinéraires : toutes les relations à grand trafic sont aux mains des entreprises fortes qui achèvent d'éliminer de leur exploitation les services jugés d'un rapport insuffisant. Chaque réseau régional présente des marques de cette évolution ; nous en avons signalé dans le Berry, le Poitou en offre aussi des exemples : toutes les relations importantes au départ de Poitiers sont contrôlées par les Rapides du Poitou (Le Blanc-Châteauroux-Montmorillon-Confolens-Angoulême-Limoges), la S.T.A.O. (Loudun-Saumur-Angers-Châtellerault-Lencloître-

triels et Commerciaux, Société Financière et Foncière) ; Margot Noblemaire (Compagnie Générale de Construction, Société Rateau, Compagnie Internationale des Wagons lits et des Grands Express européens, Ateliers et Chantiers de Bretagne, Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux) ; F. Mirabaud (Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, Mines d'Ouasta) ; L. de Raimé (Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux). Nous avons fait figurer entre parenthèses les conseils d'administrations auxquels appartiennent les administrateurs de la S.G.T.D. [101]. Le cas choisi est sans doute le plus caractéristique en France ; nous avons montré par ailleurs, que la majeure partie des grandes compagnies routières dépendent des éléments dirigeants de l'économie. [386].

- (47) Ces résultats sont calculés en chiffrant à 300.000 le nombre de voyageurs transportés par route, en se basant sur les estimations de PÉTRIT [366].

Tours), et Brivin (Parthenay-Melle-Lusignan-Nantes-La Rochelle). Les autres entreprises assurent des relations soit entre un point du département et Poitiers (ce sont les mieux partagées), soit entre deux centres secondaires du département ou une zone rurale et l'un d'entre eux.

Un représentant du syndicat des Transporteurs du département de la Gironde évalue l'activité annuelle totale de la C.I.T.R.A.M. à quatre à cinq millions de voyageurs transportés et à huit millions de kilomètres parcourus par le matériel. Les diverses sociétés provinciales aux réseaux multiples présentent chacune un trafic important ; s'il n'égale pas toujours celui de la grande entreprise bordelaise, il atteint et dépasse pour beaucoup d'entre elles le million de voyageurs. Face à cela, que compte le trafic des petites entreprises dont les cars circulent sur des lignes courtes un nombre de fois limité par semaine ?

NATURE DES MOUVEMENTS ASSURES PAR LES ENTREPRISES ARTISANALES

Entreprise	Relation	Fréquence	Longueur de la ligne en km
Petit	Chénevelles - Châtelleraut	1 aller et retour hebdomadaire	20
Rabette	Brigueil-le-Chantre - Montmorillon	4 aller et retour hebdomadaires	22
	Brigueil - Les Hérolles	1 aller et retour mensuel	16
	Brigueil - La Trimouille	1 d°	10
Fourneau	Pindray - Chauvigny - Poitiers	1 aller et retour hebdomadaire	100
	La Chapelle-Viviers - Chauvigny	1 aller et retour hebdomadaire	28
	La Chapelle-Viviers - Lussac	1 aller et retour mensuel	12
	La Chapelle-Viviers - Montmorillon	1 aller et retour mensuel	10

La concentration caractérise la structure des entreprises routières de transport des voyageurs. Les artisans sont cantonnés dans l'exploitation de lignes médiocres et n'assurent qu'une part infime du trafic. Leur nombre, d'ailleurs plus faible qu'à l'origine des mesures de coordination, ne doit pas faire illusion sur la réalité de leur rôle économique.

2° Evolution des réseaux de transport (fig. 52-53).

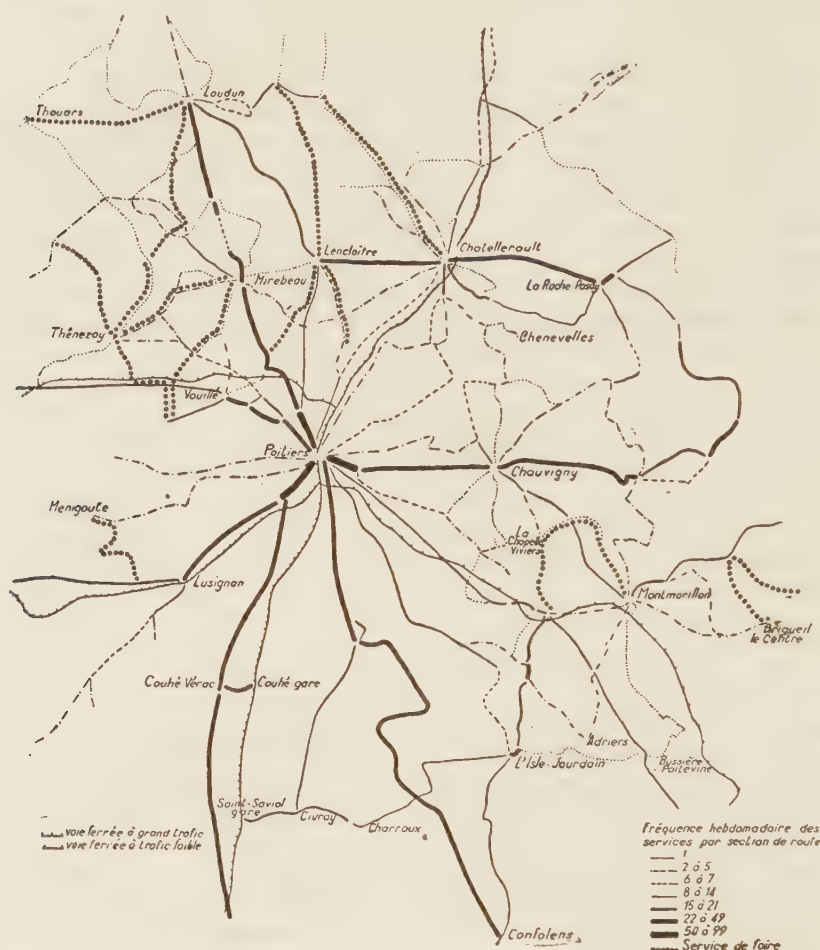


Fig. 52 — Evolution des réseaux de transport : les services routiers dans le département de la Vienne en 1953.

La carte sera utilement comparée à celle de la figure 11 donnant l'état du réseau antérieurement aux mesures de coordination. On note : 1°) l'étalement en surface du réseau particulièrement au Nord-Est et au Sud-Est de Poitiers (secteur limité par Poitiers-Châtellerault-La Roche-Posay-Montmorillon et l'Isle-Jourdain) ; 2°) la réduction généralisée des fréquences signifiant un recul des facilités de circulation d'autant plus sensible que de nombreuses voies ferrées sont fermées au trafic des voyageurs.

Des différences profondes existent entre l'état actuel des transports routiers et celui de 1934. L'évolution s'est produite dans le cadre de circonscriptions administratives fixées par la loi. Malgré la multiplicité des administrateurs, des transporteurs et des élus qui ont dirigé localement les transformations, des tendances communes se retrouvent dans toutes les régions. Les divergences de conception n'ont guère exercé leur influence que sur des problèmes secondaires.

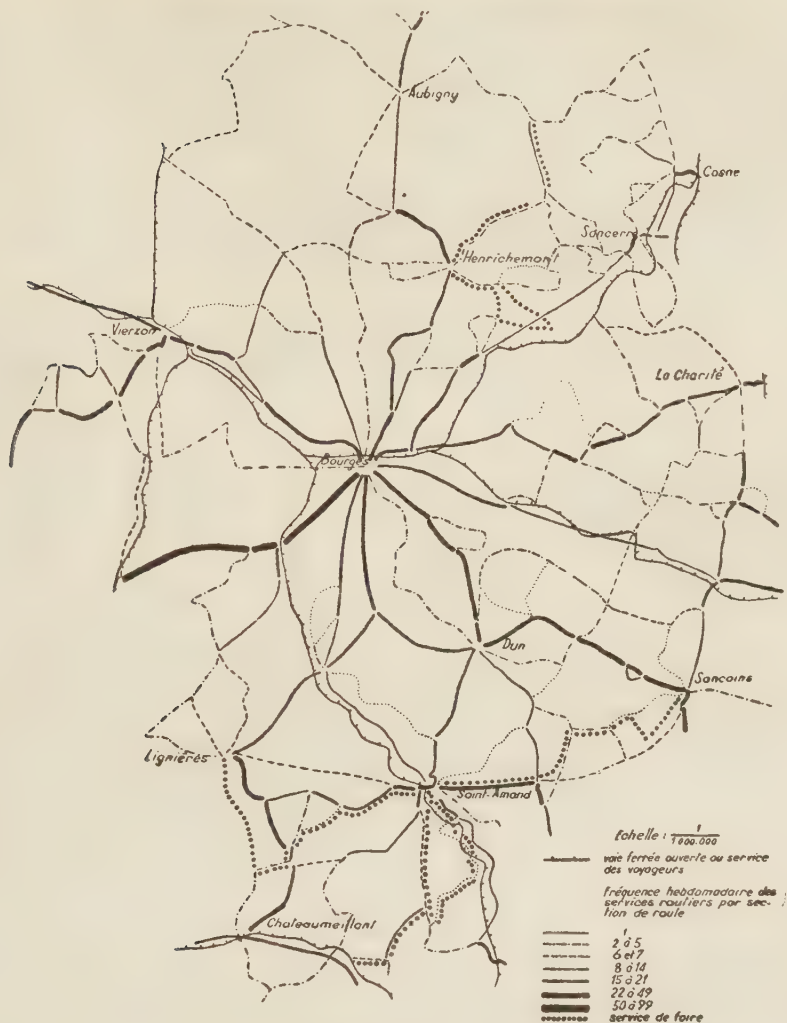


Fig. 53 — Evolution des réseaux de transport : les services routiers dans le département du Cher en 1953.

La carte sera utilement comparée à celle de la figure 12 donnant l'état du réseau antérieurement aux mesures de coordination. On note l'étalement du réseau en surface et la réduction du nombre des services (relation Bourges-Vierzon particulièrement).

a) Limitation du nombre des services : le recul des commodités de circulation.

La raréfaction généralisée des services retient tout de suite l'attention. Forte dès l'entrée en vigueur des mesures de coordination, elle s'est encore accentuée depuis. Tous les parcours figurant sur les plans élaborés avant guerre ne sont pas exploités. La réduction du kilométrage parcouru est variable suivant les départements. Elle est de 15 %

en Haute-Vienne : les services routiers n'y assurent que 19.300 kilomètres hebdomadaires contre 58.000 en 1939. Il est vrai qu'aujourd'hui 16.000 kilomètres sont exploités par les Chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne ; en 1939, ils fonctionnaient encore sur rail, si bien qu'en ne faisant porter la comparaison que sur les lignes constamment routières, le pourcentage de diminution est de 42 % (48).

**REDUCTION DU NOMBRE HEBDOMADAIRE DES SERVICES
PARALLELES AUX GRANDES RELATIONS FERROVIAIRES**
(les chiffres indiquent le nombre des allers et retours hebdomadaires)

Section	Avant la coordi- nation	Situation actuelle	% de diminution	% Service actuel par rapport à 1934
Vierzon-Issoudun	36	14	61 %	38 %
Issoudun-Châteauroux	56	28	50 %	50 %
Châteauroux-Argenton	49	27	44,8 %	55 %
Poitiers-Châtellerault	182	6	95,5 %	3 %
Châtellerault-Tours	91	6	93 %	6 %
Vierzon-Bourges	203	28	84 %	13 %
Bourges-Nevers	35	12	65,6 %	34 %

Les suppressions de services sont particulièrement nombreuses le long des axes ferroviaires ouverts au trafic des voyageurs (Tableau page 384), et aussi sur tous les services de remplacement du chemin de fer (49). Les réductions affectent cependant l'ensemble des lignes routières : ici, une exploitation où les cars se succédaient au cours de la journée est remplacée par un aller et retour quotidien, là, un service bi ou tri-hebdomadaire se substitue au passage chaque jour. Les autocars circulent peu ou même pas du tout le dimanche sur la plupart des itinéraires. On peut constater partout la fréquence réduite des passages hebdomadaires ; elle est de 31 contre 69 en 1934 sur le pont de La Charité, de 32 contre 49 sur celui de Cosne. L'étude du nombre des départs hebdomadaires autour de quelques centres permet aussi de prendre une conscience nette de la régression des possibilités de circulation. Ce recul sensible pour les grandes villes, l'est encore plus pour bien des bourgs ruraux dont certains sont privés des services du chemin de fer. Aussi est-il nécessaire de faire porter la comparaison sur l'ensemble des mouvements routiers et ferroviaires desservant une localité, pour mesurer les conditions nouvelles faites à son rayonnement sur le milieu environnant. Mais il convient encore de saisir l'évolution spécifique de la fréquence sur les lignes routières. Nous combinons les éléments nécessaires à ces connaissances pour la circulation des trains et des autocars au départ d'agglomérations de natures diverses. On constate le caractère général d'une régression de l'organisation publique des communications. (Tableau p. 385).

(48) Le kilométrage correspondant aux 58.000 km. de 1939 n'est que de 33.000 aujourd'hui.

(49) Au départ du Blanc, on compte vers Montmorillon et vers Port-de-Piles, six allers et retours hebdomadaires, contre vingt-et-un en 1938, vers Châtellerault, cinq contre vingt-et-un.

ORGANISATION DES SERVICES FERROVIAIRES ET ROUTIERS
AVANT L'APPLICATION DES PLANS DE TRANSPORT
ET ACTUELLEMENT (50)

(Les chiffres expriment des nombres *hebdomadaires* de départs)

Centre	Par voie ferrée		Par route		Total des services quit- tant la ville	
	avant 1938	actuel- lement	avant 1938	actuel- lement	avant 1938	actuel- lement
Châteauroux	113	69	371	291	484	360
Issoudun	43	48	229	163	272	211
Argenton	105	41	246	130	351	171
Bourges	204	134	574	295	778	429
Saint-Amand	127	55	141	130	268	185
Dun-sur-Auron	43		100	123	143	123
Poitiers	191	131	673	355	864	486
Châtellerault	99	54	386	90	485	144
Lencloître	42		133	58	175	58
Chauvigny	56		161	110	217	110
Gençay			200	74	200	74
Le Blanc	119		117	94	236	94
Neuvy-St-Sépulchre ...	28		56	53	84	53

b) L'étalement du réseau en surface : influence des formes de peuplement.

Le second trait qui caractérise le réseau actuel est la multiplication des routes parcourues par des services réguliers. Des villages, des hameaux même, sont desservis directement à jours fixes.

Quelquefois, un petit exploitant organise un système complexe de liaisons passant par un grand nombre de lieux habités : Ecueillé est relié à Châteauroux par cinq itinéraires différents dont l'un est utilisé trois fois par semaine, et chacun des autres une fois ; la fréquence des passages dans chaque commune est souvent réduite à un aller-retour hebdomadaire. Les grandes entreprises n'hésitent pas à varier les itinéraires suivant les jours et les heures, même sur des relations importantes ; sur les douze voyages par semaine de Bourges à Nevers, dix empruntent la route directe, tandis que deux effectuent le détour par Flavigny, Ourouer et Germigny. Seize autocars unissent Châteauroux à Vatan (51) ; ils s'acheminent vers leur terminus par des chemins divers ; aussi, la fréquence des passages hebdomadaires dans les agglomérations situées sur la ligne varie-t-il de 3 (Ménétréols, la Champenoise, Saint-Valentin) à 16 (Déols, Céré). Cette organisation diffuse des lignes aboutit à se mettre à portée directe du client. Un récent rapport signale que dans le département du Cher 93,1 % de la population bénéficie du passage proche de l'autocar : presque toutes les communes

(50) Nous n'avons tenu compte dans ce tableau que des services ferroviaires omnibus qui seuls ont un rôle équivalent à ceux des cars pour assurer le rayonnement urbain sur les zones voisines.

(51) La plupart d'entre eux gagnent Graçay et Vierzon.

comptant trois cents habitants en voient au moins passer un chaque semaine.

La comparaison des tracés des réseaux berrichons de 1934 et 1955 montre l'inégalité de l'évolution : l'étalement est inexistant dans la Brenne, la Sologne, limité en Champagne, très développé au contraire dans les collines du Sancerrois, le Boischaut, le Val de Germigny. Les environs de Sancerre, Lignéres et Aigurande offrent une ramification caractéristique des lignes routières. Cette répartition exprime l'influence des facteurs géographiques sur la formation du réseau : à un habitat groupé en villages, entre lesquels peuvent se trouver quelques grosses fermes, correspond en général un tracé simple en liaison avec les grandes routes ; la multiplication des lieux habités détermine au contraire la création d'itinéraires ramifiés utilisant un kilométrage important de routes de toutes catégories (76).

c) Les services de foires.

L'organisation des services de foires évolue différemment suivant les départements ; les véhicules mis en circulation à l'occasion de ces manifestations commerciales sont plus nombreux que par le passé dans la Vienne, moins dans l'Indre ; on en trouve quelques-uns en Dordogne comme en Corrèze. Les foires desservies actuellement se tiennent dans des localités déjà importantes ; les transactions qui s'y opèrent sur les animaux vivants de toutes espèces ont leur rôle, mais les usagers s'y rendent aussi pour des achats variés, pour visiter le notaire ou même les agences permanentes ou temporaires ouvertes par les banques. Sarlat, Saint-Yrieix, Uzerche, Tulle, La Souterraine, Argenton-sur-Creuse, Valençay réunissent un concours important de ruraux. Celles qui ont lieu dans des centres de moindre envergure ne méritent plus la mise en route d'autocars spéciaux : elles ne déterminent que des mouvements restreints en masse et en distance.

La répartition actuelle des foires entraînant des mouvements dignes d'intéresser les transporteurs s'explique en partie par le rayonnement du commerce sédentaire et des organismes financiers privés ou publics de l'agglomération où elles se tiennent (52). En outre, le nombre des véhicules personnels dont le milieu rural dispose pour ses déplacements intervient pour fixer le volume de la clientèle susceptible d'utiliser les lignes routières. Une carte récente (53) permet de constater que les transporteurs portent moins d'intérêt à l'organisation de services excep-

(76) Cf. deux cartes que nous avons publiées dans [387].

(52) Le cas des foires situées dans de minuscules communes ou des hameaux en pleine campagne est à signaler ; on peut citer celui des Hérolles, à une trentaine de kilomètres au sud du Blanc. Ces manifestations sont une survivance de conceptions périmées ; elles ne reposent que sur l'existence d'un rassemblement temporaire qu'aucun commerce local ne peut soutenir ; elles grouperont souvent un très grand nombre de participants, acheteurs et vendeurs ; elles se maintiennent parce qu'elles permettent des échanges régionaux essentiels pour la vie agricole, ici ceux des bêtes du Limousin à engraisser avant la vente à la boucherie. Des acheteurs viennent des pays d'embouche (Nivernais), des Charentes, du Poitou. D'autres ont pu disparaître ou presque et il n'en reste aujourd'hui que l'immense champ de foire qui ne connaît même plus une vraie journée annuelle d'animation. L'exemple du Magnat, près de Mers-sur-Indre, peut être retenu.

(53) BIAUD [286].

tionnels dans les départements où l'importance du parc privé est la plus forte : les départements de la Creuse, de la Corrèze, de la Dordogne et de la Vienne comptent une voiture pour 30 à 39 habitants, alors que ceux de l'Indre, de la Haute-Vienne, des Charentes, de la Gironde et du Cher en ont une pour 20 à 29 habitants.

Le problème fondamental que nous abordons ici sous un angle très étroit reste cependant celui de la transformation des mécanismes commerciaux et de ses effets sur la fréquentation même des foires dont dépend en dernier ressort le trafic à assurer.

3° *Types de lignes et types de réseaux : rentabilité des exploitations.*

Une ligne routière présente des caractères dépendant de la région géographique qu'elle traverse, et d'autres qui sont déterminés par la nature des agglomérations qu'elle unit.

Les conditions de relief interviennent : le matériel employé en plaine développe 105 chevaux contre 140 à capacité égale en montagne. La notion de rentabilité d'une ligne conduit, sauf subvention, à l'exigence d'un trafic d'autant plus puissant que les conditions topographiques sont pénibles. La densité du peuplement est un facteur décisif ; mais les exploitants sont partagés pour fixer le nombre d'habitants au kilomètre qu'il leur faut desservir pour obtenir des résultats satisfaisants : les chiffres avancés varient de 500 à 1.500 en faisant entrer dans des proportions diverses la population de la grande ville terminus. Les services officiels constatent qu'au-dessous de 500 à 600 habitants par kilomètre, aucune entreprise ne maintient ses services sans subvention. La notion même de population desservie est difficile à préciser à l'exception de celle qui vit dans les villages directement traversés par l'autocar. Les populations rurales et celles des agglomérations secondaires plus ou moins industrialisées sont les premières intéressées à la circulation routière ; seules, quelques zones industrielles, étalées en surface, possèdent des lignes d'autobus dont la fréquence les apparente à de véritables services urbains : région nantaise. La composition du milieu social desservi entre également en ligne de compte : elle détermine le nombre des véhicules privés dont la masse favorise ou non l'emploi des services publics, la mobilité des populations et ses besoins et possibilités de déplacement. La petite exploitation rurale largement répandue de l'Auvergne au littoral atlantique retient ses tenanciers sans relâche et leur laisse peu de temps pour circuler.

La rentabilité des itinéraires dépend de l'utilisation journalière d'emploi du matériel et du trafic qu'il achemine. Les lignes locales mettent une zone rurale en communication avec un centre commercial ; un ou deux véhicules suffisent à transporter les voyageurs, souvent peu nombreux ; ils effectuent de 50 à 100 kilomètres les jours de la semaine où ils circulent. Les liaisons interdépartementales unissent en général des chefs-lieux voisins (54) (Poitiers-Limoges, Poitiers-Châ-

(54) Nous avons indiqué l'existence de lignes interrégionales, Limoges-Niort, Châteauroux-Moulins, qui traversent respectivement le sud des départements de la Vienne et du Cher sans être sollicitées par l'attraction de la ville principale. Il s'agit de relations très malaisées par chemin de fer, exigeant de longs détours, et pour lesquelles les routiers tentent d'accaparer la clientèle ; malgré tout, le rôle local reste primordial, la vitesse commerciale est faible (30 km./h. sur Châteauroux-Moulins).

teauroux, Périgueux-Angoulême, La Rochelle-Niort, Bourges-Moulins, Moulins-Clermont-Ferrand, etc...); elles permettent une meilleure utilisation du matériel; chaque voiture assure plusieurs allers et retours sur un itinéraire ou peut être utilisée sur plusieurs relations; le parcours quotidien dépasse couramment les trois cents kilomètres. Le trafic interurbain s'ajoute à celui qui est créé par le rayonnement de chacun des terminus, permettant une exploitation avantageuse. Dans les régions touristiques, certaines lignes sont saisonnières, d'autres présentent des fréquences diverses au cours de l'année; ce caractère exige l'emploi d'un matériel nombreux dont la propriété n'est pas trop onéreuse s'il peut être utilisé ailleurs en morte saison. Les lignes d'Auvergne sont exploitées par Citroën et la S.G.T.D., compagnies qui n'ont aucune difficulté à un réemploi sur d'autres itinéraires; celles du littoral atlantique sont parcourues dans leur majorité par les voitures de la C.I.T.R.A.M. (Rochefort-Fouras) et de Brivin et accessoirement Drouin entre La Rochelle et la Loire. Toutes les entreprises ont des réseaux assez étendus pour exiger un surcroît de matériel dont l'utilisation régulière n'est qu'estivale et qui, le reste de l'année, sert à combler les vides créés par les véhicules immobilisés pour entretien et révisions périodiques (55).

Les lignes se groupent et constituent des réseaux. L'importance et la répartition des villes sont les éléments déterminants de leur dessin. Les ruraux sont les principaux clients des autobus. Plus ils sont nombreux dans un département, plus la longueur des lignes croît: la Haute-Vienne où Limoges concentre près du tiers de la population ne compte que cinq kilomètres de ligne pour mille habitants; au contraire, les départements de la Vienne et de la Dordogne disposent respectivement de 15 et 18 kilomètres de ligne pour mille habitants. Les itinéraires s'ordonnent en fonction des centres urbains: le chef-lieu administratif, en même temps place commerciale, appelle généralement la plus grande concentration du trafic; cette situation se reconnaît à Bourges, Tours, Châteauroux, Poitiers, Niort, Périgueux et Angoulême. Des agglomérations secondaires forment des nœuds routiers, sans que leur trafic puisse se comparer avec celui des précédents: on en dresserait une liste interminable où Châtellerault, Loudun, La Souterraine et Mirebeau trouveraient leur place. Cette organisation est réalisée dans un grand nombre de départements français.

Ce schéma si simple peut subir des modifications imposées soit par des luttes d'influence entre villes, soit par l'existence du tourisme. La cité commerciale et le chef-lieu administratif n'ont pas obligatoirement la même localisation; le tracé se complique: deux centres de convergence, d'importance presque équivalente, se substituent au lieu unique de rayonnement; l'exemple de la Corrèze est typique: Tulle compte cent-dix départs quotidiens, et Brive cent-cinquante-deux. Dans un département dont aucune ville n'exerce d'attraction déterminante sur les campagnes voisines, l'influence des cités extérieures se fait sentir et se traduit par une désorganisation du système de transport routier.

(55) P. CHEVIET, élève-professeur à l'E.N.S.E.T. signale dans un mémoire consacré aux Transports routiers en Franche-Comté que la Société des Monts-Jura transfère une partie de son matériel sur la Côte d'Azur en dehors de la saison d'été.

une série de lignes étant orientée vers le dehors : Montluçon, Limoges et Clermont-Ferrand envoient chacune des artères de drainage dans les parties proches du département de la Creuse. A un moindre degré Nantes et La Rochelle captent les mouvements d'une partie des Vendéens. L'activité touristique détruit, où elle s'exerce, l'harmonie simple des réseaux départementaux ; elle crée de nouveaux centres ou zones de trafic concentré ; dans l'Allier, où Moulins et Montluçon se disputent déjà l'activité, Vichy devient en été un troisième pôle pour les lignes routières ; son influence déborde même dans le Puy-de-Dôme où les services orientés vers le Mont Dore compliquent encore les itinéraires des autocars. Dans les régions littorales, l'acheminement des voyageurs des gares vers les plages conduit à des exploitations qui ont un tracé aberrant par rapport au reste des relations sans lien, par exemple avec une ville (Challans-Saint-Jean-de-Monts) et qui présentent une répartition horaire du trafic différente : départs des villes le matin à l'arrivée des trains de nuit (La Rochelle vers Fouras et les îles).

L'étude détaillée de l'organisation des transports routiers permet de définir des types de systèmes départementaux dont les caractères reflètent les conditions économiques et sociales locales. Leur dessin s'appuie sur le réseau urbain et schématise l'emprise de la ville sur les campagnes environnantes ; car le rôle principal de l'autobus reste la satisfaction des besoins de déplacements ruraux. Mais les lignes routières n'ont pas été soumises, pour la plupart, aux contingences propres à un service public ; la notion de rentabilité détermine leur maintien, les modifications d'itinéraires, la fréquence des services. Des arrêts ou de simples transformations d'exploitation, justifiés à l'échelle d'une entreprise, peuvent l'être beaucoup moins si on considère le rôle régional d'une relation. C'est bien l'application au réseau ferré de principes identiques qui conduit aujourd'hui à des mutilations dont toutes les conséquences sont loin d'être heureuses pour les économies régionales.

IV — LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.

La guerre et l'occupation aboutissent à la destruction d'une part du parc automobile. De 1939 à 1945, le camionnage est assuré en priorité pour permettre une rotation rapide des wagons de chemins de fer, conditionnée par la durée des déchargements ; tous les camions sont requis pour cette fonction ; ce n'est que dans la mesure où elle est pleinement remplie que des autorisations pour d'autres transports peuvent être accordées. La mutilation profonde opérée dans le réseau ferré au cours des opérations militaires permettant la Libération du territoire rend obligatoire d'accorder une latitude assez grande aux transporteurs routiers. La capacité globale des moyens de transport dont dispose la France est inférieure aux besoins. Le retour à plus de libéralité dans les distributions de carburants, à une production accrue de véhicules, à une situation plus normale sur les chemins de fer, conduit inévitablement à reposer tous les problèmes de la coordination. Ils ne sont pas abordés avec un esprit vraiment nouveau ; si les auteurs de lois et décrets font quelques concessions, tout au moins

dans la forme, à la réalité géographique, l'application des textes ne se dégage pas des errements qui en ont déjà assuré l'échec.

1° *Evolution récente de la législation* (56).

Les décrets de novembre 1949 sont inspirés par l'idée d'une répartition nécessaire du trafic entre les routiers et le chemin de fer : depuis six ans, seules sont entrées en vigueur les mesures favorisant le développement du transport sur route. Ces décrets comportent des dispositions qui tiennent compte des nécessités économiques. L'idée de la permanence locale ou régionale en besoins de transport est abandonnée ; l'article 31 stipule expressément que :

« ... si les besoins économiques le justifient, le ministère des Travaux publics peut chaque année, sur proposition du Conseil supérieur des transports, fixer des tonnages supplémentaires à répartir entre les diverses zones... ».

Un souci réel des besoins effectifs de déplacement des ruraux anime le législateur ; antérieurement, seul le transport vers une foire habituellement fréquentée par les paysans était autorisé hors des limites imposées au camionnage rural ; les nouveaux textes sont beaucoup plus libéraux ; désormais, sont prévus tous les transports entre une commune rurale et :

« ... un centre normal d'approvisionnement ou de vente de la commune (foire, marché, siège ou magasin de coopérative ou syndicat agricole, usine de transformation de produits agricoles)... (art. 24). »

Dans un même ordre d'idées, les limites départementales cessent d'être de véritables frontières pour le transporteur à petite distance, la zone courte sera constituée de cercles de 100 à 150 kilomètres de rayon autour de chaque chef-lieu de département et les situations géographiques particulières peuvent intervenir dans la fixation des zones autorisées (57). La zone longue, nouvelle appellation du transport à grande distance, s'étend désormais au territoire métropolitain tout entier ; aucune limitation n'est apportée à la nature des marchandises acheminées. Le transport routier est libéré ici de toute entrave. Or, il est le concurrent le plus grave pour le chemin de fer. Aussi, ces dispositions sont accompagnées de directives pour l'établissement de mesures tarifaires destinées à opérer un partage rationnel du trafic : les relations où le prix de revient par chemin de fer est avantageux seraient protégées.

Depuis le 1^{er} août 1951, les gares sont classées en catégories suivant leur importance, les difficultés d'accès, et le débit de la ligne qui les dessert ; les barèmes applicables à un transport dépendent des indices des stations d'arrivée et de départ. Cette mesure n'a pas modifié les

(56) Le texte fondamental est le décret du 14 novembre 1949. Depuis sa publication, des circulaires d'application se sont succédées.

(57) La zone courte se substitue à la zone de petite distance. On sait que cette dernière était constituée des départements d'origine et des départements limitrophes.

conditions de la concurrence ; elle n'a fait que renforcer les difficultés d'approvisionnement et d'expédition dans les zones rurales et favoriser les intermédiaires des grandes villes, bénéficiaires des tarifs avantageux. De nouvelles propositions de la S.N.C.F., faites en 1955, aggraveront, si elles sont acceptées, la situation économique de vastes secteurs, faute de possibilité d'échanges à bon marché ; elles visent à accroître les avantages des grandes gares par une réduction des tarifs applicables aux acheminements les intéressant, et aussi par l'institution d'une surtaxe kilométrique sur les itinéraires dont le trafic moyen quotidien est de moins de 200 Tonnes (58).

Les problèmes de la lutte de la route et du rail ne se trouveraient pas réglés pour autant, étant donné que la puissance de la Fédération des transporteurs routiers a déjà fait renoncer à la création des relations ferroviaires protégées, malgré les offres de compensation ou d'indemnité d'éviction qui étaient faites. Les conclusions que nous présentons après l'analyse de la première phase de la coordination s'imposent encore aujourd'hui. Un journaliste écrivait récemment :

« ... En somme le gouvernement se retrouve placé devant le « difficile problème de l'harmonisation des transports dans le libéralisme économique, ... l'échec de la tentative de coordination tarifaire en cours laisserait peu d'espoir de parvenir, dans un avenir prochain, à une utilisation rationnelle des divers modes de transport... » (59).

Les camions continuent de rouler très nombreux le long des grandes voies ferrées, beaucoup moins ailleurs ; la suppression des services ferroviaires s'accompagne d'un relèvement des tarifs routiers, comme ce fut le cas pour les services de voyageurs (60). On considère présentement comme inéluctable que de larges espaces soient démunis de tout service public de transport, avec toutes les conséquences économiques que cela représente.

2° Le parc régional de transport des marchandises (61).

a) L'exemple du parc pétrolier.

L'étude détaillée du parc de transport des pétroles, outre son intérêt propre, indique le degré de connaissance que le géographe peut attendre de telles analyses. L'importance régionale des transports d'essence dépend des relations nouées autour des trois grands ports de l'Atlantique.

Les véhicules sont possédés par des transporteurs privés, présentement les trusts du pétrole, ou publics, souvent des artisans. Les statistiques donnent 52,6 % du parc aux premiers ; ce pourcentage de 1953 dénote un léger progrès du parc des sociétés qui ne représentait

(58) Le taux de la taxe envisagée varierait de 45 à 115 francs par tonne, en fonction du tonnage, de la distance, et des caractères de la ligne.

(59) H. TRINCHET : Le conseil supérieur des transports examinera mercredi la nouvelle tarification proposée par la S.N.C.F. *Le Monde*, 21 juin 1955, p. 14.

(60) Nous retrouvons ici la situation décrite à propos du transport des voyageurs où la disparition de la notion de service public s'accompagne de la dégradation du réseau de transport.

(61) [148], [149], [157], [158].

que 51,5 % en 1951. Mais la qualité du matériel est différente de part et d'autre : la moyenne d'âge des véhicules s'élève à 4,54 ans pour les sociétés, et 7,37 ans pour les transporteurs. Ces derniers détiennent 77 % des camions gros porteurs (plus de 12.000 litres) et accomplissent de grands trajets, notamment des raffineries aux dépôts : au contraire, les véhicules de distribution (5.000 à 12.000 litres) appartiennent aux compagnies.

REPARTITION DE LA CAPACITE LOCALE DE TRANSPORT DU PARC PETROLIER

Départements	Capacité totale du parc des Sociétés de pétrole en mètres cubes	Capacité totale du parc des entreprises de transport public en mètres cubes	Pourcentage de de la capacité totale du parc départemental par rapport au parc national
--------------	---	---	--

Départements à parc important, équipés pour le transport à grande distance

Gironde	804,9	1.864	6,43 %
Loire-Atlantique	581,9	780,8	3,28 %
Charente-Maritime	272	669,8	2,27 %
Bouches-du-Rhône	1.034,2	1.351,6	5,75 %
Seine-Maritime	1.133,6	1.317,1	5,91 %

Départements à parc faible avec supériorité du parc de distribution

Puy-de-Dôme	199,6	89	0,70 %
Haute-Vienne	192,2	70,5	0,63 %
Creuse	152,5	60	0,51 %
Allier	172,5	22	0,47 %
Dordogne	83	82	0,40 %
Indre-et-Loire	155	5,5	0,39 %
Corrèze	57,5	0	0,14 %
Indre	57	0	0,14 %

Départements de l'intérieur à parc faible mais comptant un équipement
pour le transport à grande distance

Vienne	110,5	252,4	0,87 %
Cher	97,5	138,5	0,57 %

La répartition géographique du parc est connue de façon précise, les documents fournissent les points d'attache des camions et leur secteur d'utilisation (tableau p. 392). Les zones de raffinage disposent d'un parc développé ; les entreprises publiques qui assurent l'acheminement des raffineries aux dépôts détiennent la majeure partie des véhicules ; cela est également vrai des centres analogues extérieurs à la région étudiée, comme le montrent les statistiques relatives à la situation dans

les Bouches-du-Rhône et la Basse-Seine. Dans tous les départements de l'intérieur où la distribution locale de l'essence est la principale fonction des camions citernes, les sociétés de transport possèdent la supériorité (62). Deux exceptions dans la Vienne et le Cher correspondent à des régions où des entreprises publiques de transport se sont installées et assurent le même type de circulation que celles dont le siège social se trouve dans des zones portuaires.

La diversité de structure des organismes participant aux échanges d'essence et autres produits dérivés du pétrole permet de saisir les relations qui s'établissent entre exploitations publiques et privées d'une part, grandes et petites de l'autre ; et les constatations faites ici peuvent être appliquées à maints secteurs. La possession d'un matériel spécialisé exclut tout autre transport, et amène l'artisan à signer des contrats à des conditions imposées. Ces petits transporteurs sont transformés en véritable salariés d'Azur, Antar, Shell ou autres distributeurs d'essence et fuel. Ils sont assurés d'avoir régulièrement des cargaisons à acheminer et acceptent les prix qui leur sont proposés ; ils doivent encore souscrire à une série de clauses leur fixant la fréquence des voyages, leur itinéraire. Les couleurs vives et les armes de la compagnie peintes sur le camion achèvent, sous forme de réclame, de souligner le lien de subordination.

b) Composition et répartition géographique du parc.

Le parc pétrolier ne constitue qu'une faible fraction des camions en circulation. Son adaptation à un fret unique se retrouve pour les transports de l'eau, du vin, du lait ; nous ne pouvons connaître le nombre exact des citernes car il disparaît dans l'ensemble des véhicules spéciaux (63). Ces derniers comprennent encore le matériel pour l'acheminement des cadres, et les remorques rail-route. Toutes les villes importantes ont des installations dans les gares permettant l'utilisation de ces engins. La Compagnie Nationale des Cadres les gère directement ; elle a des bureaux locaux à Limoges, Clermont-Ferrand, Angoulême, Bordeaux, Nantes et Libourne ; des correspondants du chemin de fer convoient les remorques mixtes sur route.

Les camions et camionnettes susceptibles de transporter des marchandises diverses forment la masse la plus importante, tant par le nombre que par la capacité de transport. Une forte proportion du matériel est de faible tonnage : deux tiers des véhicules en service ont moins de trois tonnes (64). Les camions très gros porteurs sont peu nom-

(62) Cela se vérifie même dans le département de la Seine qui utilise 16,34 % du parc national ; les sociétés disposent de 4.032,7 m³ et les transporteurs de 2.745,8 m³.

(63) Les véhicules spéciaux comptent, outre les citernes, les bennes à ordures, les tonnes à vidanges, les fourgons funéraires, isothermes et frigorifiques, les roulottes, les bazars et ambulances. Cette diversité exclut l'utilisation des données relatives à ce matériel, car le rôle en est trop varié pour qu'un chiffre global présente un intérêt d'ordre économique.

(64) Le pourcentage du nombre des véhicules utilitaires de moins de 3 tonnes de charge utile est de 57 % dans la Dordogne, 59 % (Cher), 60 % (Allier et Gironde), 61 % (Corrèze et Puy-de-Dôme), 63 % (Vienne), 64 % (Loire-Atlantique et Charente-Maritime), 65 % (Indre), 66 % (Charente et Haute-Vienne), 71 % (Creuse).

breux ; on ne compte qu'une dizaine de camions de plus de treize tonnes dans chacun des départements étudiés, à l'exception de la Loire-Atlantique et de la Gironde qui en disposent chacun d'une vingtaine.

La nature des véhicules n'est pas seule en cause pour déterminer la composition du parc ; le carburant utilisé traduit quelquefois les possibilités de l'économie régionale. Les carburants dérivés du pétrole l'emportent largement : l'essence et les carburants légers alimentent les véhicules de faible tonnage (1 à 4,5 tonnes) ; les moteurs Diesel équipent une grande partie du matériel lourd (5 tonnes et plus) et pratiquement tous les camions gros porteurs ; dans la région, plus de huit cents camions de 9 tonnes ont un moteur Diesel, sur huit cent trente en service ; tous les véhicules de plus de 13 tonnes ont le même type de moteur, pas un seul ne fonctionne à l'essence. Une mention spéciale doit être accordée à la Gironde : plus de 7 % des véhicules y fonctionnent au gaz (65). Les camions à gazogène n'ont pas disparu totalement ; ils représentent plus de 10 % du tonnage utile en Dordogne, avec 331 véhicules, 5 à 10 % dans la Vienne, la Haute-Vienne, le Cher la Charente et l'Indre-et-Loire.

La répartition géographique des moyens de transport par route, nous importe davantage que le rôle de ces différentes techniques, quel qu'en soit l'intérêt. Nous avons pu l'étudier avec précision pour les citernes à pétrole et dérivés, qu'en est-il pour les autres véhicules ? Les tableaux départementaux d'immatriculation (66) ont un intérêt certain pour les études relatives aux voitures de tourisme, inscrites en général dans la zone même de leur circulation : c'est ce qui donne leur valeur aux cartes départementales du nombre d'habitants par automobile. Il en est autrement pour les véhicules utilitaires. Le siège social des compagnies privées ou publiques les utilisant est souvent choisi comme lieu d'enregistrement : une forte proportion du parc ne roule jamais dans le département où il est inventorié. Une partie des camions recensés dans la Seine n'y accomplit aucun transport. Les grandes entreprises de travaux publics emploient un matériel itinérant au gré des chantiers en cours de réalisation. Ces conditions interdisent de prendre les données préfectorales comme base d'évaluation de l'importance numérique du matériel localement en service. A plus forte raison, nous sommes dans l'ignorance totale du tonnage utilisé dans des circonscriptions administratives précises. Devons-nous conclure à l'impossibilité complète d'atteindre une connaissance digne d'intérêt ? Nous ne le pensons pas, mais il convient de s'orienter vers l'observation du nombre des entreprises, sans oublier leurs différences d'équipement.

La dispersion de leur siège d'exploitation frappe dès l'abord. Le nombre de villes et villages possédant un ou plusieurs transporteurs est de vingt-neuf dans l'Indre, quarante dans le Cher, cinquante-neuf dans la Haute-Vienne et cent-onze dans la Corrèze. Le caractère mon-

(65) Ce pourcentage est dépassé dans les départements aquitains.

(66) Le fichier national de l'automobile existe depuis peu à l'I.N.S.E.E., son dépouillement exigerait des moyens mécanographiques puissants pour aboutir à des résultats valables.

tagneux en accroît la quantité (67) ; cela ne signifie pas que ces régions disposent pour autant d'une grande capacité de transport : le parc se compose de véhicules de faible tonnage, et chaque entrepreneur n'en possède qu'un ou deux. On ne trouve d'entreprises véritablement puissantes que dans les villes, car des capitaux ont été nécessaires à leur formation. Les localités qui servent de centres d'exploitation aux routiers sont de nature variée. Les centres commerciaux rayonnant sur les campagnes voisines comptent beaucoup d'entreprises, le transport de zone courte étant très développé : c'est le cas de Moulins, comme de Bourges, de Périgueux comme d'Angers. Les grands axes de la circulation routière, si on exclut les villes d'où ils divergent, ne fixent pas plus d'exploitations dans les villages qu'ils traversent que dans ceux qui sont situés le long des routes de second ordre (fig. 54.)

L'économie locale exerce une influence évidente sur le nombre et les caractères des exploitations routières. Les cités industrielles comptent un nombre restreint d'entreprises de transport public. Les usines disposent souvent d'un parc suffisant pour leurs échanges locaux, et la nature des marchandises qu'exige leur production, les conduit peu à faire appel à la route pour les acheminements lointains. Le nombre des entreprises de Vierzon et de Montluçon est semblable à celui de villes de même importance sans activité industrielle caractérisée : les transporteurs de zone longue y sont peu nombreux.

NOMBRE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC DANS QUELQUES CENTRES INDUSTRIELS

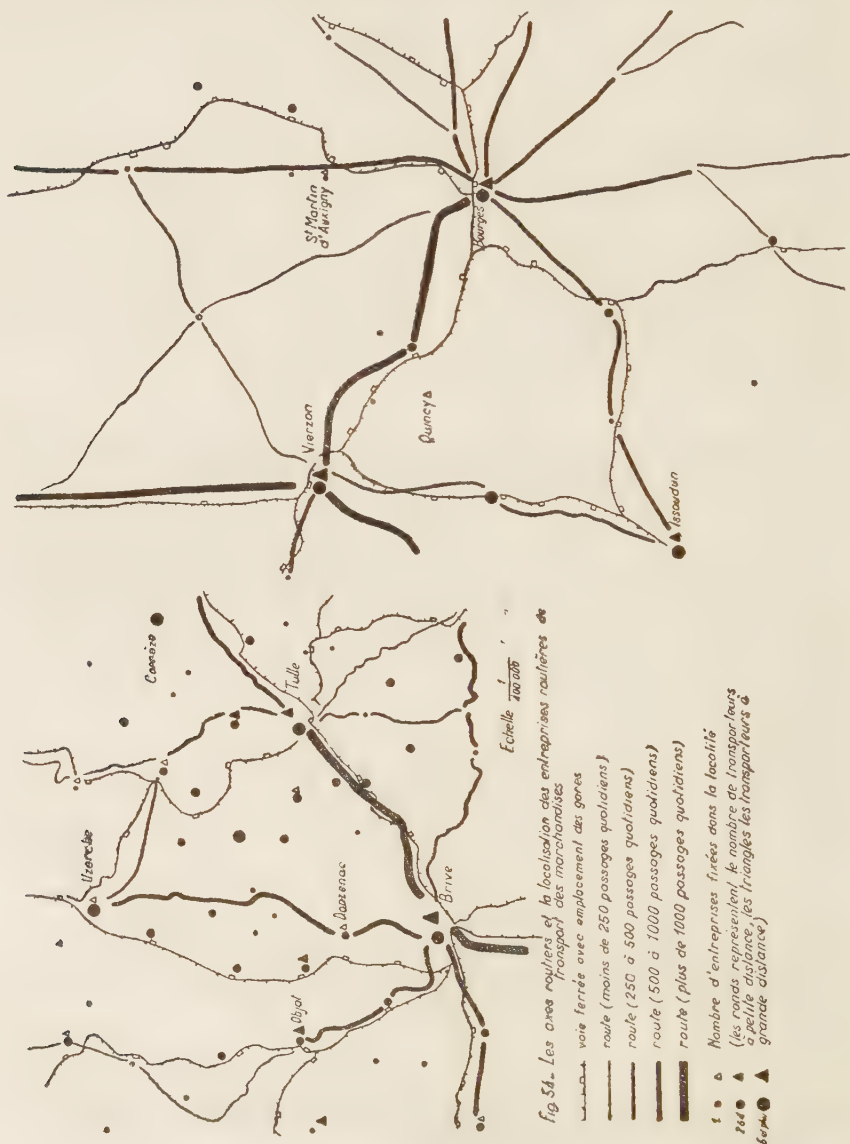
Centre	Nombre total des transporteurs entreprises	Nombre de transporteurs sur grande distance
Nantes	50	13
Vierzon	12	5
Montluçon	23	6
Saint-Junien	4	1
Saint-Amand	4	1
Saint-Florent	2	0
Commentry	2	0
Tulle	7	2

Les zones rurales tournées vers des productions de valeur (fruits, légumes, eau-de-vie), attirent les transporteurs et les activités de zone longue y tiennent une place de choix :

(67) Nous avons signalé que c'était un fait général qui se vérifie dans les Alpes comme dans tout le Massif-Central [386].

A droite : le Berry. Les entreprises moins nombreuses sont groupées dans les villes : la zone industrielle de Vierzon à Bourges n'est pas davantage pourvue que les plaines céréalières voisines hors des cités ; on note la présence d'un transporteur à grande distance à Saint-Martin-d'Auxigny et d'un autre à Quincy dans des zones de productions agricoles à haute commercialisation (pommes et vin noble classé).

Les deux croquis montrent que les grands axes de la circulation routière n'interviennent pas dans la fixation des entre-prises de transport dont l'installation est commandée par les activités économiques locales.



En 54. Les axes routiers et la localisation des entreprises routières de

**NOMBRE DES ENTREPRISES DANS DES ZONES RURALES
EXPEDITRICES DE DENREES PERISSABLES OU DE HAUT PRIX**

Centre	Nombre total des entreprises	Nombre sur grande distance
Brive	24	16
Périgueux	21	9
Cognac	18	12
Allassac	6	4
Donzenac	4	1
Objat	6	4
Terrasson	5	1
Ayen	2	2
Lubersac	4	1

Cette répartition confirme des observations que l'on peut faire à l'échelle de la France entière ; elle indique déjà les éléments importants du trafic routier.

3° Structure des entreprises de transport des marchandises.

Le transport des marchandises par route s'exerce soit comme profession dont on tire ses moyens d'existence, soit comme une opération entre d'autres, au sein d'entreprises industrielles, commerciales ou agricoles. Le géographe ne peut négliger aucun de ces mouvements dont la somme répond aux besoins généraux de l'économie. L'étude du parc pétrolier a montré l'importance de la propriété à usage personnel du matériel de transport. L'observation générale de l'équipement français confirme ce fait : les transporteurs privés disposent de 87 % des camions et camionnettes, soit 79,5 % de la capacité de transport. Ils possèdent la majeure partie du matériel de moins de trois tonnes, encore la moitié de celui compris entre 9 et 13 tonnes, et plus du tiers de celui de plus de 13 tonnes ; leur part est forte aussi pour les véhicules spéciaux dont la carrosserie détermine la nature du fret ; ils ont ici le contrôle de 77,5 % des véhicules représentant 64,5 % de la capacité de transport. Le trafic routier échappe en grande partie aux entreprises de transport et dépend des besoins de fonctionnement des usines, des magasins et des fermes. L'étude de la structure des sociétés s'intéressant aux acheminements sur route doit faire leur part aux deux types qui se côtoient.

a) Structure du transport public et du transport privé.

Le transport public est assuré par de multiples entrepreneurs, si on tient compte de la masse des camionneurs urbains et ruraux. Ces derniers utilisent le plus souvent des véhicules de faible capacité. Une activité régulière leur est assurée s'ils sont correspondants du chemin de fer. Les entreprises effectuant des échanges de zones longue ou courte sont encore nombreuses ; leur importance est variée, des fusions entre elles sont fréquentes ; toutes les formes financières du prêt à la participation ou au rachat sont utilisées ; elles permettent d'imposer

le principe d'une direction commerciale unique avec d'éventuels partages de trafic, en attendant l'absorption complète. L'entreprise Malissard participe progressivement à d'autres sociétés et contrôle ainsi bon nombre de relations. (Cf. tableau ci-dessous). En dehors des liens qui apparaissent grâce à la raison sociale des compagnies, d'autres subordinations financières peuvent exister, dont nous n'avons pas connaissance.

PARTAGE DU TRAFIC ENTRE DES ENTREPRISES CONTRÔLÉES
PAR LA FIRME MALISSARD

<i>Sociétés :</i>	<i>Service rapide :</i> de : à :		<i>Groupeage :</i> de : à :	
MALISSARD-SAVARZEIX	Brive	Paris	Brive	Paris
	Montluçon	Paris	Montluçon	Paris
	Vierzon	Paris	St-Junien	Paris
			Vierzon	Paris
	Bordeaux	Seine	Département	Paris et
	—	Seine-et-Oise	Gironde	grande
	—	Seine-et-Marne		banlieue
			Vierzon	Marseille
			—	Lyon
			—	Bordeaux
			—	Nantes
MALISSARD & Cie	Limoges	Paris		
MALISSARD FRÈRES SAVARZEIX			Limoges	Paris
			Tours	Paris
MALISSARD & DOUCET			Périgueux	Paris
MALISSARD-CEINDRIAL	Saint-Satur	Paris		
	Léré	Paris		
	Transports spéciaux, viandes et volailles vers			

L'établissement aussi net de l'emprise d'une compagnie sur d'autres ne se décèle pas toujours facilement ; aussi est-il intéressant de suivre la formation d'une société routière du Cher dont l'histoire se retrouverait à plusieurs reprises ; cela permet de montrer qu'il convient d'être prudent dans la définition de la structure du transport routier des marchandises et de constater qu'il est inexact de le définir comme une activité « ... avant tout artisanale... » (68). Les Messageries rapides du Cher sont fondées le 21 mars 1933 par deux Parisiens ; le but de l'entreprise est :

(68) GALLIENNE [321].

« ... le transport rapide et économique par chemins de fer, voitures automobiles ou autres véhicules, de toutes marchandises « par tous itinéraires et notamment entre Paris et les localités du « Cher ». (Acte du 21 mars 1933).

La société au capital de 30.000 francs doit durer vingt ans ; son statut est celui d'une S.A.R.L. Deux propriétaires d'un camion, détenteurs de capitaux s'associent aux fondateurs en 1936 ; le capital est porté à 60.000 francs. Par des actes passés les 31 décembre 1938 et 2 et 11 janvier 1939, un entrepreneur de transport public de Bourges fait apport à la société de son fonds de commerce et de divers objets dont deux véhicules automobiles. Nous passons sur diverses successions et cessions de parts pour arriver à l'étape récente et décisive. Une série d'actes de février 1948 aboutit à la constitution de la Société Centre Routier, à laquelle la Société des Messageries Routières du Cher fait apport de tous ses éléments d'activité, à l'exception de ceux intéressant la zone d'exploitation de Vierzon ; d'autres sociétés fusionnent pour cette création du Centre Routier, devenue la plus puissante entreprise berruyère par le tonnage. Simultanément, la zone d'exploitation de Vierzon des Messageries du Cher et les éléments qui y sont liés, joints à ceux de la Société Faugère et Thiroit, forment les Messageries Rapides de Vierzon.

Comme le nombre des transporteurs est limité depuis 1934, et que leur fédération s'oppose avec force à son accroissement (69), ces fusions successives tendent à la raréfaction du nombre des entreprises et à la monopolisation du trafic ; il est à ce titre intéressant de noter que sur les vingt entreprises routières dont le siège social est à Bourges et dont le parc a une capacité de 307 tonnes, deux dont Centre Routier se partagent 48 % du tonnage.

Pour le transport privé, la juxtaposition d'entreprises disposant d'une immense capacité de transport, et d'autres d'un véhicule de faible tonnage, apparaît comme caractéristique. Les coopératives agricoles, magasins, petites usines ayant de un à trois véhicules, sont innombrables : il est difficile de se faire une idée exacte de la masse des marchandises déplacées ; on est souvent réduit à se fier à un transporteur envieux du trafic, et dont les dires ont une valeur comparable à ceux d'un paysan sur l'exploitation de son voisin. Quelques sociétés puissantes disposent au contraire d'un parc immense servant de base à leur activité. Les Economats du Centre ont plusieurs centaines de véhicules pour l'approvisionnement de leurs succursales ; ils possèdent de très gros poids lourds et aussi des camionnettes légères pour les livraisons d'appoint. Ce n'est qu'en cas de supplément de trafic qu'il est fait appel aux transporteurs publics.

(69) Parlant de la liberté des transports, le Président de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers précise : « Nous le sommes d'autant moins (d'accord) que nous voyons très bien où ses promoteurs essayent d'entraîner le conseil supérieur : vers la liberté des transports entendue, non pas ainsi que nous la comprenons, comme un assouplissement raisonnable de nos conditions d'exploitation, mais comme la pleine liberté d'accès à la Profession à de toujours nouveaux venus... Je me borne donc à répéter que cette liberté, par la concurrence forcée à la baisse des prix qu'elle ne manquerait pas de provoquer, serait le tombeau de notre industrie... ». (LITALIEN [340]).

Mais souvent des entreprises industrielles ou commerciales passent des contrats avec ces derniers : Casino emploie le matériel de Soler-Seguin pour le transport de ses denrées périssables autour de Clermont-Ferrand. L'Alimentation du Centre, à Limoges, a un contrat avec l'entreprise Bernis qui assure en partie l'approvisionnement de ses succursales ; ici comme pour les citernes d'essence, le véhicule est peint aux couleurs du client. Dans quelle mesure le transporteur reste-t-il indépendant, après l'acceptation de ces contrats ? Tout est lié à la nature même de la société de transport ; si elle est forte, comme dans les cas cités, elle conserve la disponibilité d'une partie de son parc pour l'utiliser aux services d'une autre clientèle, dans le cas contraire l'exploitant cesse toute activité extérieure à celle prévue par le contrat ; il n'exécute plus que des déplacements sous les ordres et dans l'intérêt d'un seul et unique client ; la rémunération de ses services dépend des conditions financières auxquelles il a souscrit.

On voit ainsi comment des entreprises d'activités très variées peuvent apparaître comme de puissants organismes de transport, comment, par le jeu des contrats, elles s'assujettissent des sociétés spécialisées dans la circulation. L'analyse précise montre une interpénétration dans les conditions juridiques entre transports privés et publics, la tendance au renforcement de quelques sociétés ; ces dernières sont favorisées dans la répartition du trafic.

b) Répartition du trafic.

Les tonnages transportés effectivement varient grandement d'une entreprise à l'autre ; si les statistiques font plus totalement défaut ici qu'en matière de transport des voyageurs, il reste possible d'apporter des éléments pour illustrer cette affirmation.

Les lignes régulières sont exploitées par de grandes compagnies ou sous leur contrôle ; quelques entreprises parisiennes ou provinciales, possédant de dix à quarante camions (70) se sont attribuées un monopole véritable dans une ou plusieurs régions à destination de certaines autres. Elles joignent à leur activité routière celle du groupage des envois par fer. Elles assurent encore les transports à la demande ; elles ont des facilités pour la recherche des frêts car elles disposent, pour le service de leurs lignes régulières, d'un réseau de correspondants à travers le département et même dans d'autres régions. Ces agents repèrent des cargaisons et évitent des voyages à vide qui sont souvent le lot des transporteurs isolés qui ne disposent encore que de très rares bureaux d'affrètement ; Montluçon, Tours, Clermont-Ferrand, Nantes et Bordeaux sont les seules villes à en posséder dans la région.

La comparaison des activités traditionnelles de quelques transporteurs à la demande permet de mesurer la différence de leur fonction économique. Les cartes de transport viennent de disparaître, mais de nouveaux trafics ne sont pas nés pour autant ; les échanges habituellement assurés continuent de l'être, et la mesure profitera surtout aux détenteurs des autorisations de zone longue ; l'organisation leur facilitera la recherche des frets sur l'ensemble du territoire national :

(70) Le cas de la toute puissante entreprise nantaise Drouin représente une force rarement réalisée dans le domaine des transports routiers : 150 camions, 100 remorques, un puissant réseau pour les voyageurs.

pour les autres, l'activité sera longtemps orientée en fonction de la clientèle existante.

Un transporteur de Bourges possède un parc de 69 tonnes constitué de véhicules divers : plateaux, citernes et fourgons. Ses activités habituelles comprennent : le camionnage à Bourges, Saint-Amand et Saint-Florent ; le transport des divers dans un rayon de 50 kilomètres autour de Bourges ; l'acheminement des vins du Loir-et-Cher vers Bourges et Châteauroux ; la livraison des vins arrivés en gare à Bourges, Châteauroux, Châteauneuf, Avord, La Guerche, La Celle-Bruère, Bigny et Saint-Amand ; le transport des matériaux de construction dans un rayon de 25 kilomètres autour des gares et des carrières situées dans un périmètre de 30 kilomètres autour de Bourges ; le transport des matériaux pour routes, ainsi que du bitume en fût à travers les deux départements du Cher et de l'Indre pour le compte des Ponts et Chaussées ; le transport de l'essence de la Gimouille, Sens et Montargis vers Bourges, Saint-Florent, Saint-Amand, Le Châtelet, Brécy, Nérondes et Châteauroux ; le transport des cuirs verts de Valençay, Issoudun. Châteauroux, Charost et Saint-Florent sur Bourges. Le cas d'un propriétaire d'un plateau de 4,500 tonnes est bien différent ; il ne transporte que des divers dans un rayon de 30 kilomètres autour de Nérondes ; cet autre charge seulement des engrais, grains et matériaux d'empierrement autour de Charost (rayon de 20 kilomètres) et Châteaumeillant (rayon de 30 kilomètres) ; ce troisième, plus avantagé par la dimension de son véhicule (10 tonnes) achemine du mobilier, des laines, toiles et fers de Vierzon vers Paris, Bordeaux et Toulouse, mais il conditionne son déplacement à la fourniture d'un fret de retour.

D'un côté, nous trouvons une grande entreprise déplaçant d'importants tonnages de marchandises variées sur divers parcours ; certaines cargaisons sont assurées d'avance (essence, camionnage, livraisons des vins, transports pour le compte de l'Etat obtenus après adjudication). Face à cela, l'activité des artisans avec leur unique camion dont la carrosserie limite le choix des marchandises apparaît bien réduite. Les premiers assurent de beaucoup l'essentiel du trafic.

4° *Organisation des services et dégradation de la notion de réseau* (71)

Deux types bien distincts de circulation des marchandises continuent à coexister : les services réguliers et les transports à la demande.

Le nombre des premiers s'est accru depuis vingt ans, sans constituer pour autant un réseau véritable ; l'augmentation est surtout linéaire, elle porte sur le dédoublement, voir le quadruplement des liaisons anciennes : Bordeaux-Paris, Clermont-Ferrand-Paris, Limoges-Paris, et aussi sur la création de nouvelles relations, notamment à grande distance : Toulouse-Paris, Villeneuve-sur-Lot-Agen-Toulouse-Paris, Biarritz-Paris, Bergerac-Paris. La capitale constitue le terminus de la majeure partie des lignes mais quelques camions relient entre elles les grandes villes de province ou même l'une d'elles à l'étranger : à côté du lien réalisé avant la guerre entre Thiers, Clermont-Ferrand et Lille, de nouvelles relations se sont établies entre Bordeaux et Lille, Bor-

(71) La documentation provient, outre les enquêtes orales et les documents administratifs, des *Annuaire professionnels*. [104],[105].

deaux et la Belgique. Les liaisons transversales ne sont pas oubliées ; de nouvelles se sont ajoutées à celles, bien rares, dont nous avons indiqué l'existence il y a vingt ans : Le Havre à Clermont-Ferrand, Bordeaux à Lyon, Bordeaux à Belfort, Epinal, Nancy, Metz, Sarrebruck, Mulhouse et Strasbourg. Les lignes parcourues par des services rapides à horizons régionaux sont mises en exploitation. Limoges est relié à Angoulême et à Poitiers ; Tours a un service pour Chinon, Ligueil et l'Île Bouchard ; Châteauroux sert de point de départ pour Guéret, Tours et Limoges.

L'organisation du ramassage et de la livraison du colis fait l'objet d'une attention particulière. Cette activité est fondamentale pour alimenter le trafic. L'agglomération parisienne, au sens le plus large du mot, attire un tonnage si considérable que la livraison des arrivages n'offre pas de grandes difficultés, d'autant plus que les distances sont relativement courtes. Le problème est différent dans les départements, surtout s'il n'existe pas un centre très important retenant un fort pourcentage du trafic. Les méthodes adoptées vers 1935 pour répondre à ces mouvements sont encore employées (72), mais elles ont été perfectionnées. La volonté de superposer des trafics guide les organisateurs : trafic local, ramassage ou distribution du trafic à grande distance se côtoient dans le même camion qui transporte également les colis destinés au voyage par wagon et expédiés par le transporteur, faisant ici fonction de groupeur (73). Les deux professions se confondent, à de rares exceptions près : le wagon est utilisé sur les relations moins avantageuses par camion, ou pour faire face à des pointes exceptionnelles de trafic, ou encore très régulièrement par le transporteur qui se contente d'opérer par route ramassage et distribution et tire plus de bénéfices de l'acheminement par voie ferrée. Le groupage a pris une très grande extension, et soutient localement l'activité des transporteurs routiers ; les grandes villes ont toutes plusieurs entreprises de groupage vers Paris ; beaucoup de villes de second ordre en disposent aussi. Le groupage permet l'établissement de relations lointaines basées sur la coopération technique du rail et de la route. Bordeaux compte vingt-et-un groupeurs sur la Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne ; d'autres maisons rassemblent les colis vers la Sarre, la Corse et plus de vingt-huit autres départements (régions du Nord et Alsace-Lorraine, Bretagne, couloir rhodanien, littoral atlantique). Le port est un centre de dispersion qui favorise la multiplicité des services. Dans les départements du Centre, les marchandises sont ramassées dans les localités, puis chargées dans des wagons à Châteauroux ou Limoges, acheminées enfin vers divers centres d'éclatement d'où la

(72) Cf. p. 129 et suivantes.

(73) L'entreprise Duffeant exerce son activité à travers le Berry et le Limousin ; ses services rapides unissent la Creuse, Bourges (concurrence Centre Routier Papin-Vernat), Châteauroux (concurrence Messageries routières du Berry et Soler Seguin), Limoges (concurrence Bernis, Dusolier, Malissard et Cie), à la Seine. Elle opère le groupage à Bourges sur Paris, mais surtout dans l'Indre et à Limoges pour la Seine, les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône, la Haute-Vienne, la Gironde, le Rhône, le Var.

cargaison sera répartie entre les destinataires ; une vingtaine de départements sont atteints régulièrement au départ de l'Indre (74).

D'autres transports routiers sont d'une grande régularité : ils ne figurent pas sur les documents signalant les lignes car ils ont un caractère privé : ce sont tous les circuits de ramassage ou de distribution du lait, les services d'approvisionnement du commerce de détail et des dépôts d'essence.

Une grande part du trafic routier comprend les transports à la demande et la masse des mouvements privés opérés à des fins industrielles ou commerciales, exception faite de ceux dont nous venons de parler. Il n'y a plus ici organisation d'itinéraire ou d'horaire. Les services dépendent d'une série de besoins individuels ; ils se modèlent exactement sur les nécessités du trafic ; l'unité de chargement est de mise et un minimum d'individus est intéressé aux conditions matérielles du déplacement : expéditeur, destinataire, chauffeur. Il n'existe aucune sujétion relative aux voies de circulation. L'étude des éléments du trafic permettra d'apprécier la puissance des échanges réalisées.

* *

Le transport routier des marchandises apparaît, au terme de cette étude, comme le fait soit de grandes entreprises de transport, soit de sociétés industrielles ou commerciales ; de très nombreux petits transporteurs exercent une activité plus ou moins régulière ; quelques-uns cherchent une certitude de revenus dans des contrats qui les privent en fait de l'indépendance qu'ils pensent trouver dans une activité artisanale ; d'autres cèdent leur carte ou entrent au sein de compagnies plus fortes. Beaucoup, notamment parmi les camionneurs ruraux, continuent avec difficulté l'exercice de leur profession qu'ils assurent conjointement à une autre ; les revenus combinés des deux permettent une vie bien modeste.

La distribution géographique du parc routier français résulte avant tout des conditions même de son développement : dissémination des véhicules disparates des transporteurs villageois, composition plus rationnelle du matériel des entreprises urbaines, multiplicité des camions privés.

Les conditions d'utilisation du matériel sont dominées par l'absence d'un système de circulation strictement conçu. Le minimum d'organisation commerciale nécessaire à une rotation rapide et efficace des véhicules fait défaut pour la majorité des entreprises. Le maintien du réseau ferré pallie longtemps les insuffisances des services routiers. Les fermetures récentes de lignes isolent des régions : le rôle des groupeurs se modifie ; à l'origine, leur action permet la coopération des techniques et une utilisation satisfaisante des wagons sans que l'utilisateur y trouve d'avantage ; désormais, les groupeurs servent d'intermédiaires obligatoires entre la clientèle et le chemin de fer, partout où celui-ci fait défaut ; ils ont une partie des fonctions des maisons de commis-

(74) Ain, Alpes-Maritimes, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Ardèche, Ariège, Aude, Bouches-du-Rhône, Drôme, Gard, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Hérault, Isère, Landes, Loire, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Rhône, Savoie, Haute-Savoie, Saône-et-Loire, Tarn, Var.

sion dont la disparition est contemporaine de l'essor du réseau ferré ; cette renaissance traduit concrètement la dégradation de la notion de réseau de transport (75) et souligne le recul qui s'opère dans l'organisation publique des moyens de circulation

Les transporteurs routiers imposent leur existence par une lutte permanente dirigée en même temps contre le chemin de fer et contre le transport privé dont ils ne peuvent empêcher les progrès constants ; leur action est conduite davantage sur la base d'un élargissement juridique de leurs droits, sans devoirs en contre-partie, que sur l'amélioration des services qu'ils mettent à la disposition de la clientèle.

Nous connaissons maintenant l'état des deux outils qui permettent la circulation dans le cadre régional ; la description de leur évolution récente montre leurs possibilités techniques respectives : leur structure commande leur fonction économique et influence l'organisation de leurs services. Cet ensemble de données détermine leur rôle dans la réalisation des échanges commerciaux.

(75) Ce fait frappe le trafic de détail et aussi celui qui utilise les wagons complets. Il est difficile, au départ de communes rurales, d'effectuer des expéditions de 1 à 10 tonnes d'un produit à 400 ou 500 kilomètres ; il faut trouver un transporteur prêt au voyage et le payer à haut prix s'il a peu de chance de trouver un fret de retour.

Deuxième Chapitre

LA VIE DE LA ROUTE

Circulation ferroviaire et circulation routière offrent des aspects différents : la route est caractérisée par l'individualité des mouvements qui s'y réalisent ; le nombre des passages enregistrés sur une route est l'indice évident de son rôle économique. L'analyse détaillée de tous les éléments nous conduisant à cette connaissance, malheureusement extérieure, du trafic, est d'autant plus indispensable que les statistiques de base relatives aux transports routiers font le plus souvent défaut.

Les véhicules les plus disparates se côtoient sur les routes : puissantes voitures françaises ou étrangères filant à toute allure entre les raies jaunes des grandes nationales, automobiles plus modestes et plus nombreuses, jeunes ou vieilles, si caractéristiques des routes françaises, tracteurs agricoles remorquant de lourds charrois ou attelages antiques de bœufs enjougués devant une batteuse tremblant de ses planches et de sa ferraille, gigantesques camions peints de frais dévorant de nuit kilomètre après kilomètre, vieil autocar de quelques places, déjà assez usé il y a quinze ans pour avoir été épargné par la guerre et l'occupation et qui continue courageusement son aller et retour hebdomadaire, et tout un monde de cyclistes et motocyclistes à la recherche de soleil, de mer, ou plus prosaïquement de travail quotidien. La nature et la multiplicité des mouvements qui se succèdent sur une route permettent d'apprécier son rôle et de définir des types de circulation.

Une étude du même ordre n'est pas nécessaire pour la circulation ferroviaire : le trafic des chemins de fer est connu. Les statistiques permettent d'apprécier le volume des échanges. Les nécessités d'une organisation collective et minutieuse imposent la régularité relative du nombre des convois.

I — TYPES DE CIRCULATION D'APRÈS LA CONSOMMATION DÉPARTEMENTALE DE CARBURANTS (1).

Chaque département présente un ensemble d'activités. L'influence de celles qui dominent peut être caractérisée par les conditions d'utilisation des carburants et peut se traduire dans les variations de la consommation d'essence au cours de l'année (2). La quantité d'essence employée est en partie fonction de la population (3) ; mais elle dépend aussi des caractères économiques de la circonscription administrative. Les courbes représentant les variations mensuelles de la consommation brute au cours de l'année offrent des allures identiques d'un département à l'autre : le maximum est en août, le minimum en février ; la période de forte vente s'étend plus ou moins longuement ; elle est liée aux déplacements estivaux. Les seules exceptions à ce rythme saisonnier se trouvent dans les régions où l'industrie est l'activité maîtresse : la période des congés payés s'y traduit par une chute brutale d'utilisation des carburants (4).

Il convient donc d'étudier une courbe de variation de la consommation en valeur relative : le Comité du Pétrole a choisi celle du rapport mensuel entre la consommation d'un département et celle du pays entier (5) (fig. 55). L'influence des mouvements touristiques apparaît essentielle ; la simple traversée d'un département par de grands itinéraires ne suffit pas toujours à la rendre sensible (6) ; elle ne s'exerce pleinement que dans les régions de séjour et d'excursion. La part de la consommation du département du Puy-de-Dôme varie de 1,25 % en août à 0,85 % en février, en fonction du degré d'activité des stations thermales ; celle de l'Allier est modifiée par la présence de Vichy

(1) [156].

(2) La consommation est calculée d'après les achats des pompistes aux dépôts et non d'après ceux des consommateurs aux pompistes. Il peut donc exister un décalage dont on doit se méfier dans l'interprétation des courbes. Par ailleurs, il convient de tenir compte d'éventuelles variations de prix susceptibles de provoquer, un mois donné, des achats massifs des pompistes qui réduiront leur approvisionnement les semaines suivantes jusqu'à écoulement du stock.

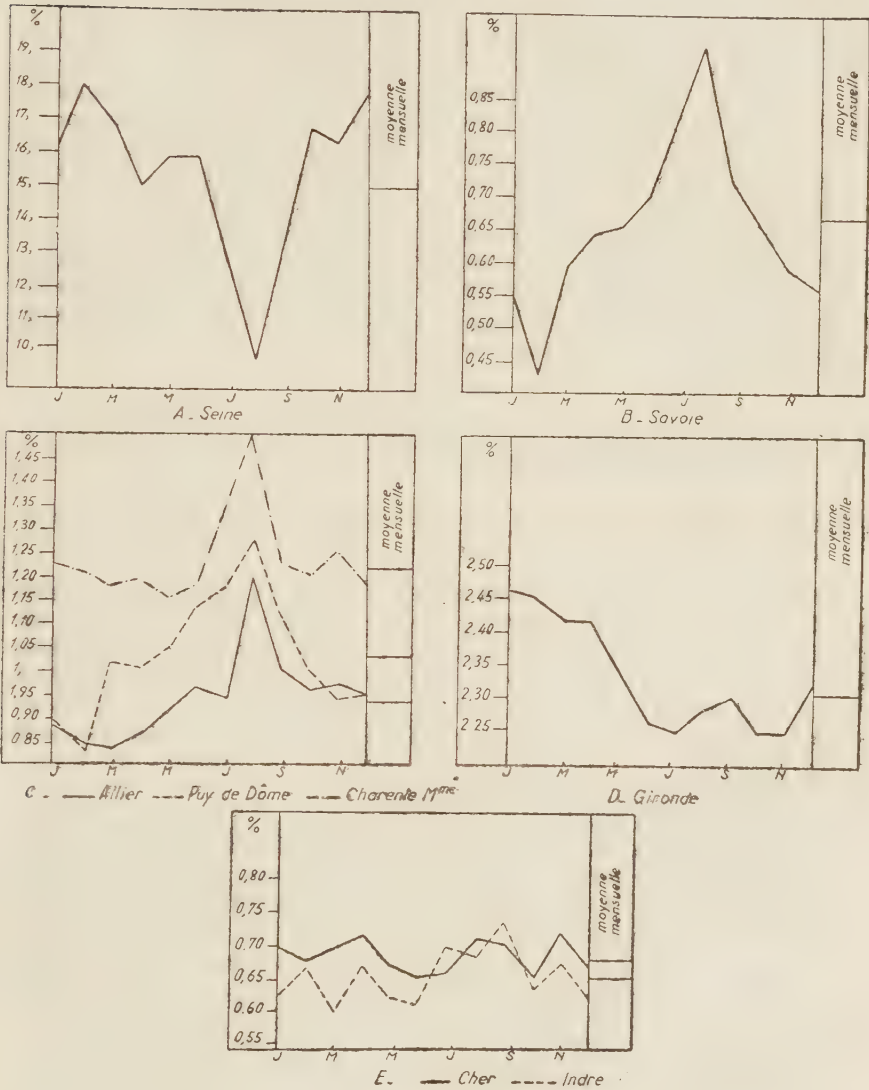
(3) La consommation d'essence en M3 s'est élevée en 1952 à 80.314 pour la Gironde (893.000 habitants), à 12.464 pour la Creuse (184.000 habitants). La consommation pour 1.000 habitants est de 106 M3 dans la Charente-Maritime, 96 dans l'Indre, 90 dans la Charente et le Cher, 89 dans la Gironde, 78 dans la Corrèze, 74 dans la Dordogne, 67 dans la Creuse.

(4) Les seuls départements pour lesquels il en est ainsi sont ceux de la Seine, la Seine-et-Oise ; à un degré moindre la Moselle, le Nord, le Rhône, la Loire, etc...

(5) On appréciera la valeur de la documentation sur deux exemples extérieurs à la région : dans la Seine, foyer administratif, commercial et industriel, la consommation d'essence s'élève à 15 à 18 % de la consommation nationale, sauf en août où elle s'abaisse à 10 %. Dans le département touristique de la Savoie, le volume consommé représente 0,42 % de la consommation nationale en février et 0,93 % en août.

(6) Le passage des touristes n'accroît la consommation estivale que si une masse importante d'entre eux procède à des achats ; les réservoirs des voitures modernes permettent d'accomplir plusieurs centaines de kilomètres, aussi n'est-ce qu'à une certaine distance de Paris (250 à 400 km.), que les voyageurs se ravitaillent en essence ; la consommation relative du Loiret, traversé par les Nationales 7, 20 et 140, ne culmine ni en juillet ni en août.

Fig. 55 - Evolution de la consommation de carburants en 1952
dans divers départements en % de la consommation nationale.



comme celle de la Charente-Maritime par l'existence du littoral et de ses plages ; la courbe du département de la Creuse permet aussi de déceler l'importance des déplacements d'été. La région bordelaise comprend des industries et de puissantes maisons de commerce : le rythme de leur fonctionnement marque l'évolution de la consommation en Gironde : le ralentissement des affaires, contemporain des fermetures de magasins et d'usines, s'accompagne d'une réduction de la part départementale qui est la plus faible en juillet, alors que les mois d'hiver, janvier et février, correspondent aux pourcentages maxima. L'importance du mouvement touristique en direction des Pyrénées et de la Côte d'Argent réduit l'amplitude des variations. Les départements agricoles tels le Cher ou l'Indre présentent une courbe à trois maxima : deux sont en liaison avec les labours d'automne et de printemps, le troisième correspond à la moisson, et aussi dans certains cas, aux achats des touristes de passage en route vers leur villégiature.

Ces analyses soulignent la possibilité de définir des types de circulation ; mais l'observation à l'échelle du département nous laisse beaucoup trop loin de la réalité vivante qu'est le mouvement routier ; elle ne permet pas de saisir l'originalité propre aux sections de nos grands itinéraires comme de nos voies campagnardes.

II — LES DONNÉES DU RECENSEMENT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1950 (7).

1° *Valeur géographique des comptages et vue d'ensemble sur la circulation routière d'après la carte.*

Nous ne roulons plus quelques heures dans Paris, ou quelques dizaines de kilomètres sur nos routes nationales, sans voir les appareils de comptage automatique des passages. Nous ne doutons pas qu'il s'agisse d'un progrès certain sur les méthodes antérieures : les services dont l'activité est commandée par l'intensité de la circulation y trouvent leur compte ; Ponts et Chaussées, Gendarmerie et Police routière peuvent suivre avec minutie les variations saisonnières ou horaires du trafic. Le géographe trouvera dans ces résultats moins de matière que dans ceux des comptages effectués par des hommes ; d'une part, on limite les observations aux sections de route où le problème de l'écoulement du flot des automobiles se pose réellement, d'autre part on enregistre un passage sans que soit retenue la nature du véhicule. Aucune publication n'est faite de l'ensemble des études de trafic entreprises depuis le recensement de 1950 : les enquêtes que nous avons menées permettent seulement d'établir que la circulation s'est accrue depuis lors de 10 % sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception des grands itinéraires où l'accroissement est de l'ordre de 15 à 20 % (8).

Au contraire, nous disposons des résultats précis du recensement

(7) [133].

(8) Depuis que nous avons écrit ces lignes, une carte de l'intensité de la circulation routière par section de route pour 1955 a été publiée. Nous en avons présenté les enseignements dans une communication au Congrès des Sociétés Savantes du Centre-Ouest en 1958.

général de 1950 dont la valeur est d'autant plus grande qu'il est le dernier dû à l'observation directe de l'homme. Ces données ont fait l'objet de publications d'ensemble et ont été utilisées pour la construction d'une carte (9). Les conditions dans lesquelles les opérations ont été menées sont satisfaisantes à plusieurs points de vue. La classification des véhicules en catégories permet de séparer heureusement les éléments de la circulation et tient compte de ce qu'il est possible d'observer dans le court instant d'un passage (10) ; chaque poste est tenu vingt-quatre heures de suite et la répartition horaire est repérable. Mais de grandes insuffisances doivent être soulignées parce qu'elles limitent la portée de la documentation étudiée. Nous ne connaissons rien de la nature des marchandises transportées, rien des parcours accomplis par les véhicules. Les jours de comptage sont trop peu nombreux et sont choisis pour satisfaire ceux dont le souci est de connaître les pointes de trafic ; ils nous paraissent susceptibles de fausser sérieusement les résultats moyens. On a pris soin de retenir successivement chacun des jours de la semaine, mais trois pendant le mois d'août où le trafic quotidien est évidemment le plus fort (11). En outre, par mesure d'économie, on réduit le plus possible le nombre des postes ; la Vienne n'en compte que vingt-six ; une observation est valable pour vingt à vingt-cinq kilomètres, parfois même quarante-cinq ; on conçoit que l'emplacement des stations de comptage prenne une importance primordiale ; leur position par rapport à une bifurcation importante à la sortie d'une ville, par exemple, commande la nature des résultats qui, eux, s'appliquent à une section entière.

Nous n'omettons pas l'existence de ces défauts en utilisant ces documents, mais comme ils affectent l'ensemble des observations, nous pouvons procéder à des comparaisons utiles et arriver à des connaissances dignes d'être retenues.

Les routes à trafic faible, comptant moins de cinq cents passages quotidiens, sont de beaucoup les plus répandues. Les sections à forte circulation (plus de mille véhicules en moyenne par jour) sont en nombre restreint ; elles intéressent quelques grands itinéraires, comme les Nationales 7 et 10 (12), tout le long de leur parcours, ou de brèves sections d'autres nationales ; le trafic se renforce sur quelques kilomètres, soit entre deux villes voisines (Brive et Tulle ou Vierzon et Bourges), soit autour d'une cité au rayonnement intense : quatre nationales sur huit dépassent le millier de passages à l'approche de Limoges. Enfin, la superposition de deux courants classe de courts tronçons dans le groupe des routes à grand trafic : les véhicules en direction de Limoges et

(9) Carte Michelin, Routes Nationales, Comptage de la circulation : Moyenne journalière de véhicules automobiles d'après les comptages de 1950.

(10) La liste comprend sept rubriques : véhicules isolés pour le transport des marchandises, voitures avec remorques et véhicules articulés pour marchandises, véhicules pour le transport en commun des voyageurs, véhicules pour le transport particulier des voyageurs, motocyclettes side-cars et vélomoteurs, bicyclettes avec ou sans moteur auxiliaire, véhicules à traction animale.

(11) Jours des comptages : samedi 5, dimanche 6 et jeudi 24 août, mercredi 20 septembre, mardi 17 octobre, vendredi 17 novembre et lundi 11 décembre.

(12) Ces routes relient respectivement Paris à Lyon et Nice et Paris à Bordeaux et Hendaye.

Toulouse (Nationale 20) ou du Blanc et Poitiers (Nationale 151) empruntent la même voie entre Châteauroux et Lothiers (13). Une seule section de la région étudiée présente une circulation intense : six mille véhicules parcourent la Nationale 10 au départ de Bordeaux jusqu'à la naissance de la route de Lyon, trois mille entre ce point et Saint-André de Cubzac. Le trafic reste faible sur la plus grande longueur des routes transversales : il est inférieur à 1.000 passages quotidiens sur 84 % de la route Tours-Nevers (202 kms), 85 % de la route Bordeaux-Clermont-Ferrand (375 kms), la totalité de la route Tours-Clermont-Ferrand, inférieur à 500 passages quotidiens sur 61 % de la route Angoulême-Clermont-Ferrand.

2° *Etude des relevés des postes de comptage.*

L'analyse détaillée des relevés des postes de comptage est d'un intérêt géographique évident. Le nombre exact des passages moyens quotidiens des diverses catégories de véhicules y figure pour chaque section de route. La part relative prise par chacun des moyens de transport passant sur la route confère sa physionomie propre à la circulation. Il devient possible de définir des types caractéristiques de mouvements routiers.

La Nationale 76 Tours-Nevers peut être regardée comme la principale transversale de plaine ; elle compte 101 kilomètres dans sa traversée du département du Cher. Quatre sections de comptage ont été individualisées ; la première, qui se poursuivait en Loir-et-Cher, ne comptait que 12 kilomètres dans le département. La seconde, longue de 35 kilomètres, s'étendait de Vierzon à Bourges ; le poste de comptage était situé entre cette dernière ville et Mehun-sur-Yèvre, après la bifurcation de la Nationale 144 qui rejoint à Salbris la route de Paris ; les conditions étaient bonnes pour saisir le trafic propre à la route 76. Le troisième poste contrôlait les 32 kilomètres séparant Bourges de Nérondes ; sa situation était telle que tout le trafic limité à la section Bourges-Avord n'intervenait pas ; l'activité militaire y détermine cependant de nombreux mouvements ; deux sections de comptage différentes auraient été nécessaires pour rendre compte exactement des variations de la circulation. La quatrième section allait de Nérondes à la limite départementale (22 kilomètres). L'originalité des mouvements sur la section Vierzon-Bourges ressort avec netteté. La multiplication des passages est commune aux principaux types de matériel : elle est sensible pour les voitures particulières, les camions, et particulièrement les motocyclettes (14) utilisées pour les déplacements professionnels. Cet accroissement généralisé du trafic est lié à la juxtaposition des deux agglomérations urbaines séparées par le petit centre industriel de Mehun-

(13) Le trafic élevé n'intéresse que 15 km à la sortie de Châteauroux, mais il figure sur la carte pour l'ensemble de la section Châteauroux-Argenton de la Nationale 20. Il est manifeste que la rupture de trafic est liée à la bifurcation, mais la position d'un poste de comptage dont on a étendu arbitrairement le résultat, aboutit à fausser la représentation.

(14) Le nombre de motocyclettes est plus du double de celui enregistré sur les autres sections de la même route.

sur-Yèvre (15) (fig. 56). Sur les deux sections situées à l'est de Bourges, l'influence de la ville est peu perceptible, le poste de comptage le plus proche de la cité en étant encore éloigné de 23 kilomètres.

Trois postes de comptage ont été installés sur la route 151, Poitiers-Avallon, dans sa traversée du département du Cher ; ils commandaient respectivement vingt-et-un, vingt-cinq et vingt-six kilomètres ; leur localisation était satisfaisante. L'influence urbaine sur le trafic apparaît beaucoup plus sensible au sud-ouest de Bourges où la route rejoint la vallée du Cher qui abrite un chapelet de bourgades industrielles (Saint-Florent, Lunery, Rosières), qu'à l'est beaucoup plus spécifiquement rural. Ainsi, les mouvements sont très nombreux entre Saint-Florent et Bourges. La route traverse ici la zone des grands domaines où la traction animale a pratiquement disparu. La statistique l'indique clairement. Il est donc possible d'apprécier le degré de la mécanisation du travail agricole. Par opposition, les routes du Boischaut et de Sologne où la structure des exploitations retarde l'évolution technique, sont encore sillonnées d'un nombre important de charrois : trente-sept passages quotidiens sont signalés entre Châteaumeillant et Culan sur la Nationale 143, vingt-neuf en Sologne sur la Nationale 723 près de Brinon-sur-Sauldre.

La distinction entre le transit et le trafic local est perceptible ; on conçoit qu'elle est fondamentale pour tout essai de classification des sections de route. Les chiffres quotidiens de camions empruntant la Nationale 20 de part et d'autre de Vierzon sont voisins ; cela indique une circulation traversant la ville. Au contraire, les sections de la Nationale 76 présentent les fortes variations que nous venons de signaler : la puissance du trafic local est évidente entre Bourges et Vierzon. Toute observation de la répartition géographique des activités économiques péri-urbaines permet aisément d'expliquer cette situation. L'analyse de la fréquence des passages au cours de la journée conduit à confirmer les hypothèses présentées sur la nature des courants de circulation. Les mouvements sont continus sur la route de Toulouse, de nuit comme de jour ; les variations diurnes, pour importantes qu'elles soient, sont fortement atténuées par l'existence du trafic de transit. Les conditions sont différentes entre Vierzon et Bourges, les camions circulant la nuit sont rares ; entre 6 h. et 9 h., l'ouverture des usines, des magasins et des marchés s'accompagne de la mise en route de nombreux véhicules ; l'activité se maintient toute la matinée, puis reprend après un léger affaïssement correspondant à l'heure du déjeuner ; elle connaît enfin une dernière pointe vers 18 h., lorsque s'opère le retour vers les garages ; puis elle s'effondre régulièrement à mesure que l'heure avance (fig. 57, p. 415). La Nationale 10, dans sa traversée de la Vienne, offre l'exemple d'un trafic général actif ; les relations entre Paris et Bordeaux, Paris et La Rochelle ont une fréquence qui équilibre celle des déplacements limités : l'influence de Poitiers est peu sensible sur la densité de circulation des véhicules à marchandises.

(15) Foëcy, autre centre porcelainier, est proche de la route et alimente un trafic régulier.

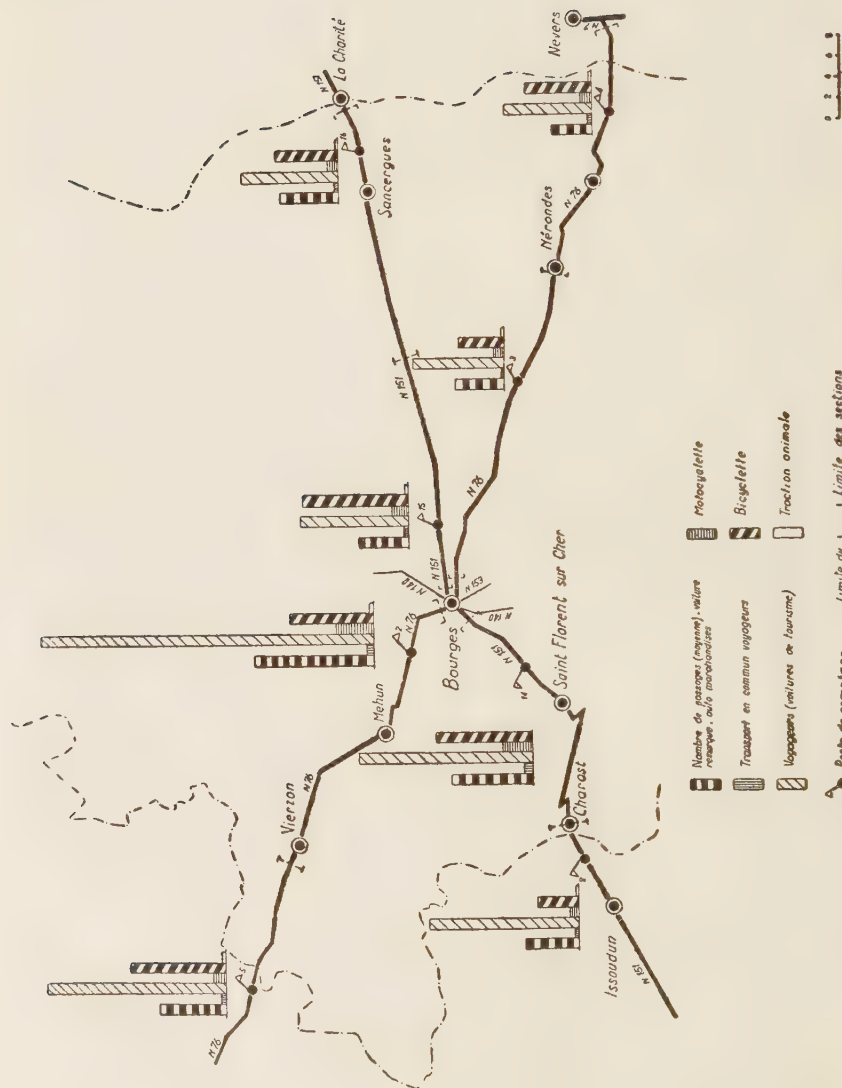


Fig. 56. Composition du trafic sur des sections de routes : nationale 76 et 151

Les graphiques sont construits par section de route d'après les statistiques relatives au nombre quotidien moyen de passages des divers types de véhicules : marchandises (camions remorques, etc...), autocars, voitures de tourisme...

3° *Recherches sur la direction des courants de circulation.*

Le recensement de 1950 ne fournit aucune indication sur les directions principalement suivies par le trafic. Le relevé des numéros minéralogiques permet, surtout pour les voitures de tourisme, de repérer certains mouvements fondamentaux. La carence des informations officielles nous a conduit à réaliser cette opération généralement à la portée d'un observateur isolé ; on peut déplorer que les Ponts et Chaussées n'aient pas organisé cette recherche qui n'aurait pas occasionné de grands frais supplémentaires lors du recensement de 1950 ; seule la généralisation de ce type de comptage permettrait d'apporter des résultats précis, elle dépasse complètement l'effort individuel. Les observations auxquelles nous nous sommes astreint, permettent de préciser la nature des renseignements à attendre de ce genre d'opération.

La section de la Nationale 727 comprise entre Saint-Gaultier et la Châtre unit la route de Poitiers-Avallon à celle de Montluçon-Clermont-Ferrand (16). Les comptages répétés plusieurs étés montrent que 17 % des véhicules appartiennent aux populations locales, 10 % sont immatriculés dans le Puy-de-Dôme, 9,4 % dans la Seine, 7,5 % dans le Rhône, 7 % dans la Loire-Atlantique et autant dans la Vienne, 6,6 % dans l'Allier et 4,2 % dans le Cher. Viennent ensuite les Hautes-Alpes, la Saône-et-Loire et la Vendée ; cinquante-quatre départements ne fournissent aucun véhicule, treize n'apparaissent qu'une ou deux fois dans les relevés (fig. 76, p. 416). Le trafic est-ouest est essentiel ; la route voit passer les touristes se dirigeant vers le littoral atlantique et ceux qui gagnent l'Auvergne ou les Alpes. Les courants s'équilibrent au cours d'une même période d'observation. Le nombre des voitures parisiennes est considérable ; l'importance du parc du département de la Seine lui assure un grand rôle sur toutes les routes françaises à l'époque des vacances ; une part de ce trafic est à rattacher aux mouvements transversaux car il s'agit plus de touristes en déplacement d'une région à l'autre que d'estivants en promenade, leur nombre étant faible dans ce secteur. Peu de poids lourds empruntent l'itinéraire ; hors le trafic local, on ne voit guère que des transports de bestiaux. Le volume global du trafic est sensiblement réduit en hiver : les mouvements locaux tiennent une place fondamentale ; ils forment entre la moitié et les deux tiers des passages ; les départements du Cher, de l'Allier, de la Haute-Vienne envoient des voitures en nombre suffisant pour maintenir leur pourcentage. La Seine est encore au second rang pour le nombre des passages ; sa proximité du Berry permet des voyages rapides pour les affaires. Les autres départements ont une part minime ; ceux qui sont présents dans les relevés forment un éventail plus réduit qu'en été.

La combinaison des résultats des diverses méthodes d'observations doit permettre d'établir une classification des sections routières d'après la composition de leur trafic moyen.

(16) Le trafic de cet itinéraire s'est accru au point de le faire classer dans les routes à grande circulation en 1952.

III — ESSAI DE CLASSIFICATION DES ROUTES.

Les classifications administratives d'usage courant se réfèrent d'ordinaire aux catégories du budget dont dépend l'entretien. Les classifications fonctionnelles déjà présentées restent étroitement inspirées par les conceptions précédentes ; elles se satisfont d'une généralisation qui reste hors du concret (17). Ainsi, une route est rangée dans une catégorie tout le long de son parcours, comme si la permanence de la numérotation et de la situation administrative devait lui assurer obligatoirement le même rôle économique. La nature de la circulation résulte de la superposition de divers éléments de trafic qui se combinent en proportions diverses pour imprimer son caractère dominant à l'activité de chaque section routière ; le mouvement se modifie après une « confluence » au même titre que le régime d'un fleuve peut se transformer sous l'effet des conditions d'écoulement de la nouvelle masse d'eau que lui apporte un affluent.

1° *Types de sections routières d'après leur fonction économique.*

Les routes à trafic lointain permanent (18) sont caractérisées par une circulation diurne et annuelle constante ; elles présentent d'énormes pointes de trafic : le flot des automobiles est alors ininterrompu pendant quelques heures. Les voitures parisiennes, voire étrangères, représentent généralement un pourcentage élevé des passages. Des camions lourds et nombreux circulent de nuit comme de jour. La sensibilité du trafic aux manifestations régionales ou locales est limitée ; les mouvements que suscitent ces dernières s'effacent dans la masse des passages en transit.

Les routes à trafic lointain saisonnier offrent une opposition marquée d'animation entre les mois d'été et le reste de l'année : la circulation à grande distance des voitures particulières n'est importante que pendant quelques semaines ; elle présente des pointes sensibles, mais très éloignées du volume indiqué dans le cas précédent ; entre octobre et juin, le trafic se limite à quelques relations bien précises. Les mouvements régionaux et locaux sont essentiels ; l'existence d'une foire est perceptible toute l'année par la perturbation qu'elle détermine dans la répartition du trafic : les véhicules deviennent nombreux aux heures correspondant au début et à la fin des activités commerciales ; la direction de la majorité d'entre eux est inversée matin et soir. Peu de poids lourds utilisent ces routes, mais leur passage est régulier ; il correspond souvent à des déplacements systématiques, tels l'approvisionnement de dépôts de redistribution. La circulation nocturne est réduite. Les véhicules agricoles à traction mécanique ou animale, suivant les régions, représentent une part appréciable des passages.

Les routes régionales sont d'importance très variable ; elles présentent des caractères communs. Les mouvements agricoles y tiennent une grande place ; les troupeaux errent parfois sur les bas côtés en

(17) Voir par exemple la classification de ESCARIO [317]. Voir aussi BERTHAUD [285] (la proximité de Lyon rend difficile l'individualisation des routes).

(18) Les routes en question sont les parties des itinéraires centrés sur Paris dans leur traversée de la région étudiée.

gagnant le pré. Les foires et marchés provoquent un accroissement sensible du trafic dont le volume global reste malgré tout faible. Fourgonnettes et camionnettes y sont très employées, mais on rencontre peu de camions gros porteurs ; une raison locale peut seule en entraîner la circulation : exploitation d'une carrière ou ouverture de chantiers de travaux publics.

Les caractéristiques du trafic sur les routes locales sont foncièrement différentes suivant la nature des activités humaines.

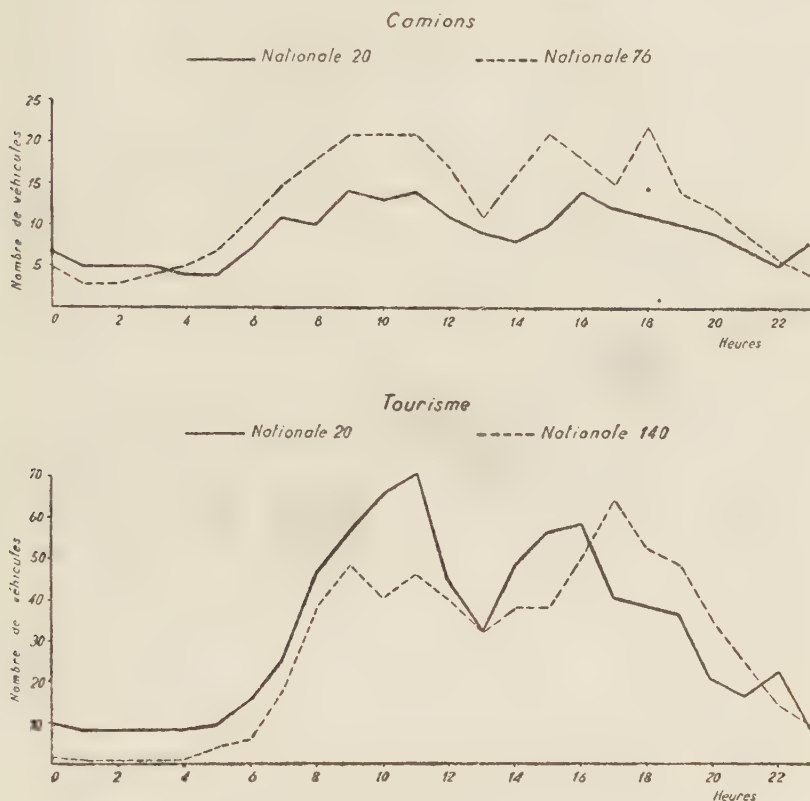


Fig.57. Variations horaires du trafic sur des sections de routes autour de Vierzon et Bourges

Le cas le plus banal s'applique à des centaines de kilomètres de nos routes campagnardes, qui courent, dessinant ici des courbes innombrables entre les haies vives du bocage, traçant là une ligne droite au milieu des plaines dénudées. Ces routes sont poussiéreuses ou goudronnées suivant les efforts et les possibilités des collectivités locales ; partout, leur animation est le strict reflet de la vie rurale. L'automobile aux lignes modernes du propriétaire foncier et du fermier aisé côtoie les voitures d'autrefois au profil anachronique. Les lourds charrois agricoles constituent la base de la circulation ; suivant les régions le tracteur, l'attelage de chevaux, plus rarement d'ânes ou de bœufs, tirent le tombereau de fumier, la voiture de gerbes ou de foin, le semoir

ou la lieuse. Le soir, sortis des barrières des prés ou débouchant des chemins ruraux, les troupeaux se succèdent ou se croisent, chacun au rythme de marche des bêtes qui les composent. Le contact avec la vie extérieure est représenté par le passage régulier des fournisseurs qui font leur tournée, par la venue de la camionnette d'un boucher qui prend livraison d'un veau ou de celle de la coopérative qui apporte semences ou engrais. La circulation est tout entière dominée par le travail de la terre ; elle subit son rythme saisonnier.

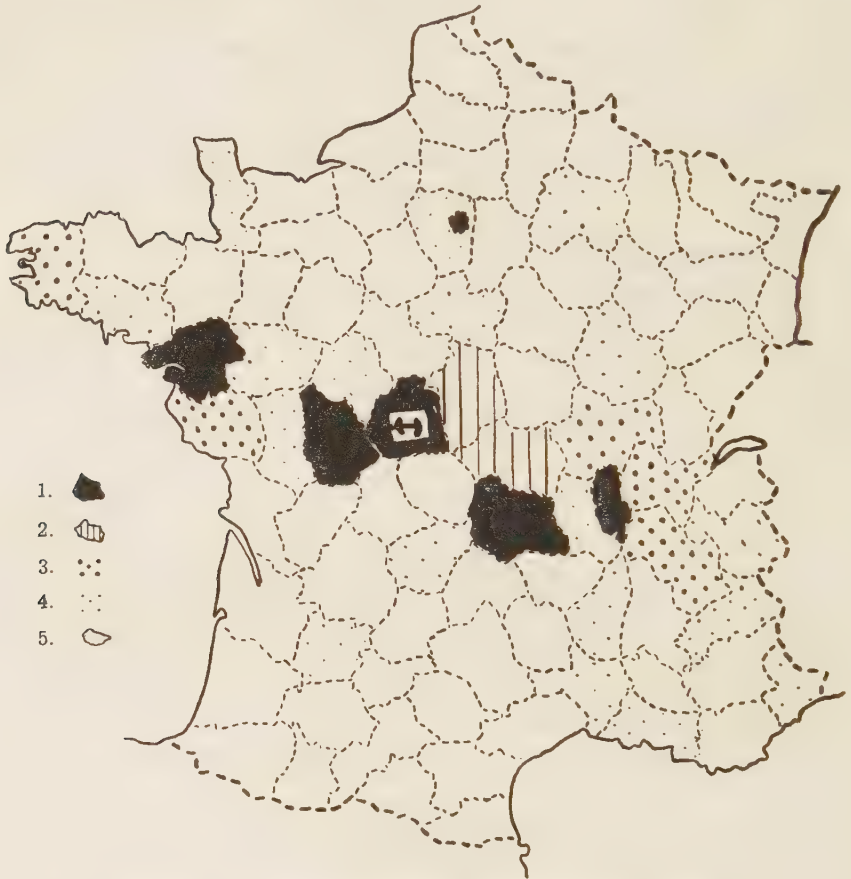


Fig. 58. Origine géographique du trafic automobile sur une section de route de P/Indre

La nationale 727 entre La Châtre et Argenton-sur-Creuse achemine un important trafic transversal. La part des véhicules de la Seine, qu'on retrouverait en maints endroits, s'explique par le volume exceptionnel du parc automobile de ce département.

Part des divers départements dans le trafic de la section considérée pendant les périodes de comptage :

1. de 7 à 17 % des passages ;
2. de 4 à 6,9 % des passages ;
3. moins de 4 % des passages ;
4. passage se limitant à quelques véhicules ;
5. aucun véhicule enregistré originaire de ce département.

Un trafic local d'une autre sorte s'établit sur des sections de routes situées dans des zones où les industries se multiplient ; il s'apparente à celui qui est repérable à la sortie des faubourgs urbains ; dans ce cas, il intéresse des tronçons de longueur variable suivant l'influence de l'agglomération dans les différentes directions. Ces transformations s'appliquent à des routes de toutes les catégories précédemment définies et modifient la nature des mouvements principaux qui s'y réalisent au point de donner une physionomie nouvelle à la circulation routière. Les déplacements liés au travail déterminent matin et soir la multiplication du passage des bicyclettes, motocyclettes et autocars, ces derniers passant avec régularité, quoique plus rarement, au cours de la journée. Les véhicules lourds à usages commerciaux ou industriels se succèdent à une cadence rapide. La route rurale frappe par les oppositions saisonnières de l'activité routière, ici ce sont les contrastes d'animation et de sommeil, au cours de la journée qui retiennent l'attention. Nous reconnaissons ces caractères sur les routes à proximité de la majorité des villes importantes et aussi sur celles qui unissent Vierzon à Bourges, Montluçon à Commeny, Saint-Florent à Lunery, Angoulême à Ruelle, Nevers à Fourchambault.

Une mention spéciale doit être faite pour les itinéraires de tourisme, choisis pour leur pittoresque. Les mouvements y sont éminemment périodiques. Les routes bordant la Creuse en amont et en aval du barrage d'Eguzon, celles qui desservent les stations d'Auvergne, ou qui conduisent à Royan sont soumises à une circulation saisonnière. Les voitures de tourisme, bicyclettes, scooters, motocyclettes sont seuls ou presque à y passer ; leur origine est d'autant plus variée que l'équipement et la propagande touristiques sont systématiquement organisés.

L'établissement d'une classification précise des sections de route ne pourrait résulter que d'observations plus détaillées et nombreuses, intéressant des voies de toute nature. La circulation routière est très diverse, mais elle est faite pour une grande part de mouvements locaux et régionaux. Leur importance ne peut être exactement chiffrée ; les pouvoirs publics devraient cependant s'y intéresser avant de fixer l'ordre de priorité des projets de construction ou d'entretien et de répartir les crédits réservés aux divers types de relations.

2° *Centre et Centre-Ouest et le problème des autoroutes : réalité des besoins ou nouvel encouragement à une concurrence désordonnée ?*

L'existence des pointes de trafic sur les routes fréquentées est susceptible, sur les grands itinéraires, d'atteindre un volume tel que l'écoulement du flot des automobiles est difficile quelques jours par an. Les embarras matériels que cela provoque ne faussent-ils pas la juste appréciation de la part réelle des mouvements à petite et à grande distance ? Cela paraît certain et conduit bien des auteurs à juger nécessaire d'accroître largement le kilométrage des autoroutes (19). La circulation

(19) Nicod [354] fait état des engorgements de trafic et conclut à la nécessité de l'autoroute. Ce thème est souvent développé en France, en insistant sur les réalisations étrangères, particulièrement italiennes. Il ne faut pas oublier que ces dernières, mise à part la sécurité qu'offre l'absence de croisements, ne présentent souvent ni la largeur ni la qualité des routes nationales françaises.

moyenne peut actuellement s'écouler par les grandes routes construites. L'automobiliste sorti des quarante premiers kilomètres autour de Paris sait qu'un jour normal il accomplira sans difficulté, les parcours de Paris à Bordeaux ou à Limoges. Les voies ne répondent plus au trafic à l'approche de quelques grandes cités et sur des tronçons d'itinéraires de longueur limitée. Les dépenses occasionnées par la construction d'autoroutes se justifient pour éviter les traversées de banlieues urbaines, mais on ne saurait conclure pour autant que de gigantesques travaux, sans parler des expropriations nécessaires, doivent être réalisés pour unir Paris à Bordeaux ou Toulouse, pour faire face en fait aux départs de Pentecôte et du 1^{er} août. Les milieux officiels se sont montrés beaucoup plus prudents en la matière. Dès 1949, le Ministre des Travaux Publics affirmait :

« Je ne crois ni financièrement possible, ni même techniquement
« indispensable, d'en revenir, pour la totalité de ces itinéraires à
« la conception allemande de l'autostrade. Des routes larges et
« dégagées, sans ponts étroits, ni passages à niveau, et contour-
« nant les agglomérations pourraient faire face à des besoins de
« transports étendus... » (20).

Un rapport tout récent précise encore que des calculs relatifs à l'efficacité d'une réalisation doivent être faits en tenant compte des pointes normales, et non de celles qui sont exceptionnelles et ne durent que quelques dizaines d'heures chaque année (21).

L'intensité de la circulation sur les routes observées dans tout le Centre et le Centre-Ouest ne justifie pas la construction d'autoroute, à l'exception d'un tronçon de vingt kilomètres de Bordeaux à Saint-André de Cubzac. Par contre, on ne peut que souhaiter l'aménagement des grandes artères existantes : les projets sont d'ailleurs nombreux (22). La nécessité d'allonger considérablement le réseau d'autostrade ne peut résulter de la seule constatation du nombre des passages : il faudrait que le rôle attribué à la circulation routière dans l'économie des transports soit effectivement déterminé. La satisfaction des intérêts touristiques et des acheminements de marchandises à petite ou moyenne distance n'exige nullement ces réalisations qui ne s'imposeraient que dans la mesure où le camion serait reconnu comme devant assurer des échanges massifs sur de longs kilométrages. Cela se produit en fait sur de grandes relations parallèles aux voies ferrées, mais les techniciens soulignent le non sens économique de cette utilisation.

(20) PINEAU [367].

(21) Rapport annexé à la note sur l'efficacité économique des travaux routiers, juillet 1954. Ministère des travaux publics, exemplaire dactylographié. L'utilité d'un projet ressort de la comparaison entre le bilan du maître d'œuvre (intérêt et amortissement du capital engagé, frais d'entretien pendant la durée où la réalisation aura été efficace, comparés à ceux qui auraient été consentis dans la situation antérieure, plus-value des terrains à proximité de la route) et le bilan de l'usager (économie de dépenses de traction, gain de temps, accroissement de la sécurité et du tonnage transporté).

(22) Fonds spécial d'investissement routier. Avancement des travaux : Travaux terminés, travaux projetés, travaux en cours. Note du Ministère des Travaux publics.

On comprendrait mal que des décisions soient prises, entraînant des travaux onéreux et dont le résultat serait de favoriser cette concurrence désordonnée.

* * *

L'observation même superficielle de la circulation routière offre l'intérêt de montrer son extrême sensibilité aux activités humaines locales ; elle conduit à des comparaisons sur le rôle propre aux divers itinéraires et à l'étude des besoins actuels de l'équipement routier. Mais le problème reste entier de saisir la part des grands courants d'échanges régionaux assurés par chacun des moyens de transport.

Troisième Chapitre

LE TRAFIC DES MARCHANDISES

Le trafic évolue constamment dans son volume et sa composition ; les directions principales qu'il suit se modifient : ces changements reflètent les périodes successives de prospérité ou de difficulté qui marquent l'histoire des économies régionales. Les réseaux de transport assurant les échanges doivent s'adapter sans cesse à des situations nouvelles ; cela n'est pas aisé pour le réseau ferré à l'infrastructure rigide. Dans d'autres conditions, le problème se pose aussi pour la circulation routière. Quelles sont, au moment présent de cette évolution, les conditions de transport des principaux éléments du trafic ? Quelle place chacun d'eux occupe-t-il dans l'activité respective des transporteurs ? L'âpreté des luttes actuelles entre les moyens de circulation conduit à consacrer une attention particulière aux problèmes de concurrence. En précisant, dans ces perspectives, comment le système régional des transports répond aux besoins de l'économie, on saisit aussi les principaux courants d'échanges.

I — CRITIQUE DES SOURCES STATISTIQUES (1).

Les recherches sur les éléments du trafic s'appuient sur des données fragmentaires.

Aucune publication statistique d'ensemble ne permet de suivre le rôle des transports routiers.

Nous disposons d'une documentation partiellement valable pour analyser le trafic à grandes distances (2) ; les autorisations délivrées permettent aux services départementaux des Ponts et Chaussées de dresser un état du mouvement des véhicules de leur ressort ; nous y relevons les tonnages transportés et l'indication des principales relations assurées. La précision des informations varie suivant les départements.

(1) Une grande partie des observations présentées ici conservent toute leur valeur pour les recherches sur le transport des voyageurs.

(2) [137].

En tous cas, de graves lacunes subsistent. Nous restons dans l'ignorance complète de tout le trafic considérable assuré dans le cadre du transport privé et de celui réalisé par des camions relevant de circonscriptions administratives non étudiées. En effet, nous avons procédé au dépouillement des statistiques relatives à treize départements ; nous connaissons les échanges assurés entre eux et au départ de chacun d'eux, à l'exception de ceux pour lesquels on a fait appel à des camions de l'extérieur. Seule la mise en valeur des renseignements fournis par tous les départements permettrait une connaissance complète. Tous les chiffres de trafic routier à grande distance que nous indiquons plus loin représentent donc un minimum sensiblement inférieur à la réalité. Ces documents, si imparfaits soient-ils, constituent la seule source existante ; les décrets de 1949 supposent la disparition du régime des autorisations ; dans les départements où les nouvelles dispositions entrent en application, Vienne et Haute-Vienne notamment, nous n'avons plus aucune base d'information (3). Le trafic à petite distance reste inconnu. Le hasard d'une enquête menée au cours de nos recherches, et la lecture des rapports des Inspecteurs du Trafic de l'Exploitation de la S.N.C.F. apportent quelques éléments.

Le sondage opéré en 1952 par l'I.N.S.E.E. (4) ne conduit à la publication d'aucun résultat régional. Les informations générales qu'il fournit nous serviront à plusieurs reprises ; mais nous ne devons pas oublier que la crainte de révéler des infractions à la législation sur la coordination, ou d'indiquer une activité susceptible d'entraîner des relèvements fiscaux, a amené des transporteurs à réduire leur trafic réel, malgré la loi sur le secret des enquêtes statistiques.

La situation est différente pour l'analyse du trafic des chemins de fer ; le chercheur ne regarde pas sans nostalgie les gros livres bien reliés qui détaillent année après année l'activité de chaque gare. Ces publications sont abandonnées depuis longtemps et celles de notre époque sont surtout fournies en chiffres généraux soulignant la productivité accrue du réseau national (5).

Nous disposons d'une documentation précise et détaillée sur les principaux éléments du trafic, grâce aux enquêtes que nous avons conduites auprès de tous les échelons du service commercial ; certaines données statistiques sont conçues dans un cadre régional en fonction des zones principales de production.

Les échanges empruntant en transit les voies de la région sont moins

(3) Les chiffres relatifs aux tonnages transportés par route correspondent, sauf indication contraire, aux marchandises acheminées par des transporteurs publics sous le régime de la grande distance ; ils intéressent le quatrième trimestre 1954 et ne tiennent compte que du trafic de treize départements. La documentation fait défaut pour la Vienne et la Haute-Vienne. Liste des départements : Loire-Atlantique, Charente-Maritime, Gironde, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Charente, Indre, Creuse, Cher, Dordogne, Corrèze, Puy-de-Dôme.

(4) [148].

(5) L'Année ferroviaire nous apporte une riche moisson de chiffres que l'on complète utilement avec une publication également annuelle : Vue d'ensemble sur l'évolution et la productivité de la S.N.C.F. d'après les données statistiques provisoires de l'année 1950, 1951... etc. Ces documents comportent souvent des indications précises sur quelques points de détail.

bien connus. Les inspecteurs locaux les ignorent ; ils peuvent tout au plus faire procéder à des relevés des indications de wagonnage dont l'intérêt est réduit. Si on connaît le tonnage des diverses marchandises expédiées au départ d'un établissement, on ne peut apprécier celui qui emprunte une ligne ; il en est de même du nombre des voyageurs. C'est une lacune regrettable, mais elle mérite une explication. Certaines publications fournissent des renseignements de cet ordre ; un très haut fonctionnaire nous a déclaré qu'il ne s'agissait que d'approximation ; les services possèdent les données mais ne tiennent pas à les rendre publiques ; on craindrait de donner des armes aux municipalités, syndicats de cheminots, intérêts économiques locaux, pour protester contre des fermetures éventuelles. Ainsi, le Directeur Général de la S.N.C.F., publie des cartes d'importance relative des principales lignes sans que figure même l'ordre de grandeur de leur trafic ! (6). Encore doit-on ajouter que la majeure partie des voies ferrées, notamment celles pour lesquelles des fermetures partielles sont envisagées, n'est pas représentée : les relations indiquées pour les marchandises sont seulement, dans notre région, celles de Tours à Bordeaux, Vierzon à Brive et Nantes à Saincaize (7).

Le hasard d'une interpellation parlementaire, la fermeture définitive d'une ligne noyée par les eaux d'un lac de barrage et pour laquelle il n'y a plus d'espoir d'ouverture (8), une innovation technique (9) conduisent parfois à publier des chiffres, mais on ne dispose que de résultats dispersés. Aussi, une description satisfaisante du rôle des itinéraires est impossible et nous concentrons notre attention sur l'analyse des mouvements des principales marchandises. Pour chacune l'étude du trafic ferroviaire sert de point de départ ; il est ensuite possible d'apprécier les conditions et les effets de la concurrence routière.

II — LES TRAFICS DES PRODUITS DESTINÉS A L'ALIMENTATION HUMAINE.

Les produits de consommation courante proviennent soit directement de l'économie agricole, soit, après transformation, de maisons industrielles ou commerciales ; tels sont les sucres et les produits d'épicerie. L'économie régionale réserve une place de choix à l'agriculture qui détermine les courants de trafic les plus caractéristiques ; ces derniers sont souvent saisonniers et dépendent des périodes de production ; leur renouvellement annuel permet de juger de leur valeur commerciale.

(6) L. ARMAND [283]. Cf. notamment les cartes.

(7) L'application d'une politique tarifaire liée au tonnage assuré par une ligne conduira peut-être à des publications plus précises.

(8) On a ainsi appris que le trafic annuel de la section Eygurande-Bort s'élevait, avant son immersion, à 80.000 tonnes et 60.000 voyageurs.

(9) Lors de l'électrification de l'artère Paris-Lyon, on a évalué les tonnages qui seraient acheminés sur les sections par suite des détournements de trafic. Année Ferroviaire 1950. La publication ne présentait à ce moment qu'un projet d'avenir, et non une réalité.

1° Les fruits et légumes.

Les grandes régions productrices de fruits et légumes sont nettement localisées ; Bassin de Brive, Val de Loire. Mais des secteurs secondaires de production entrent pour une grande part dans les échanges ; les statistiques de 1953, indiquent les zones géographiques de départ, en fait les circonscriptions de trafic de la S.N.C.F. (fig. 59) et les régions ferroviaires de destination (10). Les enquêtes menées auprès des responsables nationaux et locaux de la division commerciale permettent de préciser davantage encore les marchés de consommation.



Fig. 59. Les circonscriptions de trafic de la région du Sud-Ouest

En traits pleins, les limites des circonscriptions servant de base à l'établissement des statistiques ferroviaires pour les expéditions de fruits et de bétail.

a) Les éléments du trafic et les principaux marchés de consommation.

Le Bassin de Brive est un grand centre d'expédition ; la statistique intègre dans un même ensemble le Bassin et ses confins. Les envois portent sur des produits très variés : noix (16.291 T.), prunes (4.735 T.), pommes (2.886 T.), châtaignes et marrons (1.900 T.). Les marchés de consommation s'étendent à la France entière et même à l'étranger (11). Les autres productions donnent lieu à des expéditions moins massives. Certaines sont presque totalement absorbées par un marché, le

(10) Tous les chiffres relatifs à ces trafics sont ceux de 1953, sauf indication contraire.

(11) Tonnages expédiés vers les principaux marchés : *Noix* : Allemagne, 4.688 T. ; Paris, 2.202 T. ; Normandie et Bretagne, 778 T. — *Prunes* : Paris, 1.894 T. ; Bretagne et Normandie, 1.228 T. ; Nord, 869 T. ; Angleterre, Belgique, Luxembourg et Suisse, 473 T. — *Pommes* : Littoral méditerranéen, 820 T. ; Paris, 578 T. ; Villes du Centre et du Centre-Ouest, 447 T. — *Châtaignes et marrons* : Paris, 600 T. ; Nord, 300 T. ; Angleterre, Allemagne et Bénélux, 200 T. ; Villes du Centre et du Centre-Ouest, 200 T.

reste étant destiné aux villes grandes et moyennes des régions voisines (Châteauroux, Montluçon, Clermont-Ferrand, Bourges, Angoulême, etc...) : 79 % des cerises et 90 % des petits pois gagnent Paris, tandis que 90 % des fraises et 94 % des abricots sont consommés dans le Nord. Le bassin de Brive est une région spécialisée où un trafic continu est alimenté par la succession saisonnière des productions agricoles.

Les autres centres ne livrent qu'un nombre limité de denrées ; certaines déterminent des échanges réguliers.

Les châtaignes du Périgord (385 T.) sont avant tout destinées aux villes du Berry, du Poitou et de l'Aquitaine (60 %) ; le reste est réparti dans la France entière, à l'exception du littoral méditerranéen qui s'approvisionne dans des zones de production plus proches. Le Bordelais et le Périgord expédient respectivement par chemin de fer : 1.076 et 1.052 T. de noix. Les marchés étrangers en absorbent 68 % (l'Allemagne seule 57 %), Paris se fournit peu ici, mais toutes les régions françaises s'y ravitaillent, notamment le Nord, la Normandie et le littoral méditerranéen. Le Périgord est aussi un expéditeur de prunes (627 T.), le Nord, les littoraux charentais et bretons, la Normandie, les villes de la région sud-ouest S.N.C.F. sont les marchés réceptionnaires.

Le commerce des pommes détermine des échanges plus massifs (12) : ces fruits sont de qualité moyenne, telle la pomme de Saint-Martin-d'Auxigny, ou simplement des fruits à cidre. Le marché parisien n'absorbe que 9,3 % des livraisons au commerce ; il s'efface devant les achats de tout l'ensemble desservi par les régions Sud-Ouest (25,7 %) et Sud-Est (29 %) de la S.N.C.F. ; 36 % sont encore répartis sur le reste du territoire national. Même faiblesse des achats parisiens dans le Poitou qui expédie ses oignons, ses carottes, ses navets, ses choux et ses choux-fleurs vers de multiples directions et notamment vers Bordeaux. Au contraire le Saumurois, l'Anjou et la région nantaise, forts de la qualité de leur production, envoient essentiellement des fruits et des légumes en direction de la capitale (13). On voit comme la nature des marchés influence les courants de trafic.

Le trafic des pommes de terre met en jeu des tonnages élevés : 27.982 Tonnes (14). La part des expéditions destinée à l'approvisionnement régional s'élève à plus de 50 % du total : les régions de Montluçon et à un moindre degré de Nantes sont les seules à alimenter un trafic lointain régulier. Le littoral méditerranéen intervient pour 18 %

(12) Total des tonnages déposés dans les gares : 5.530 T. (Haut-Berry, 1.131 T. ; Limousin, 1.166 T. ; Périgord, 684 T. ; Poitou, 196 T. ; Montluçon, 353 T.). Cette dernière appellation vise une circonscription de trafic de la S.N.C.F. qui comprend les lignes de Montluçon à Eygurande, Saint-Gervais, Gannat, Moulins, Saint-Florent et Châteauroux, celle de Lapeyrouse à Volvic ; elle s'étend au Limousin oriental et à ses confins bourbonnais et auvergnats.

(13) Pommes, 2.000 T. ; Poires (de Langeais aux Ponts-de-Cé), 2.200 T. ; Carottes et Navets, 11.000 T. ; Choux et Choux-Fleurs, 10.000 T. ; Poireaux, 3.000 T. ; Tomates, 2.000 T. ; Salades, 1.500 T. ; Haricots verts, 1.500 T. ; Radis, 1.300 T.

(14) Répartition régionale des expéditions : Région de Montluçon, 13.989 T. ; Limousin occidental, 4.361 T. ; Poitou, 4.148 T. ; Région nantaise et vendéenne, 4.150 T. ; Touraine, 1.301 T. ; Bordelais, 100 T. ; Bassin de Brive, 83 T.

des échanges, et les régions lyonnaise, stéphanoise et alpine pour 19 %, le marché parisien seulement pour 9 % l'essentiel provenant ici du Val de Loire. Cette faiblesse tient à la qualité médiocre des produits limousins : « l'abondance de Metz » est une espèce à fort rendement ; elle s'est largement répandue sous l'occupation car elle servait à l'engraissement des porcs dont la vente était plus lucrative que celle des pommes de terre. La culture est restée, mais la marchandise se vend mal pour la consommation humaine lorsqu'elle est en concurrence avec les produits de Bretagne, du Nord ou des Pays-Bas, ce qui arrive à Paris et quelquefois à Limoges même ! La recherche d'un débouché conduit à organiser des exportations vers l'Espagne en attendant que l'utilisation de semences nouvelles permette une production conforme au goût de la clientèle.

Enfin, dernier élément du trafic, les marchandises qui circulent en transit. Le ravitaillement de l'agglomération parisienne fait appel à toute la France : les produits du Roussillon, des vallées du Lot et de la Garonne, à l'est d'Agen, passent fréquemment par la ligne de Toulouse à Paris ; ceux de la vallée de la basse Garonne empruntent la voie ferrée Bordeaux-Paris. Les produits importés soit à destination du marché français, soit en transit international circulent aussi sur ces itinéraires. L'Espagne expédie 433.746 tonnes de fruits et légumes vers la France, dont les 3/5 sont destinés au marché intérieur. Les marchandises débarquant à Port-Vendres ou entrant par Cerbère utilisent la ligne de Toulouse, sauf celles dirigées vers la Suisse ou l'Allemagne ; les denrées passant la frontière à Hendaye emploient la relation Bayonne-Bordeaux-Paris, qu'elles soient acheminées vers la capitale ou vers l'Angleterre et la Belgique. Les agrumes constituent l'essentiel du tonnage. Les expéditions marocaines représentent 177.742 tonnes, dont 55 % pour le marché français et 45 % pour la réexportation vers l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse (15). Bordeaux assure plus du quart du trafic, et Nantes 5 %. Les lignes au départ des ports se partagent les acheminements vers les marchés de consommation. Les produits algériens arrivent en faible quantité à Port-Vendres, une part réduite emprunte la ligne de Toulouse.

b) La concurrence des moyens de transport.

La concurrence entre le rail et la route est vive pour le transport de ces denrées. La part des arrivages par voie ferrée aux Halles de Paris est légèrement supérieure à la moitié (58,7 % en 1952 et 53,6 % en 1953) (16). 22 % seulement des marchandises de cette catégorie débarquées à Bordeaux empruntent le rail. Moins du tiers des bananes débarquées à Nantes est confié au wagon. 7.248 tonnes de fruits et primeurs partent par route en un trimestre au départ de treize départements du Centre et du Centre-Ouest (17). Les envois sont dispersés : Paris constitue le seul centre d'attraction digne d'être signalé : il reçoit 38 % du trafic ; un courant du Roussillon vers la Corrèze est encore notable avec 8 % ; un autre existe avec le Vaucluse. Une solidarité unit les

(15) Ces chiffres sont relatifs à l'année 1952.

(16) [117].

(17) Cf. référence (3), page 421.

régions de même activité rurale ; l'organisation commerciale intervient pour faire de Brive un grand marché ; la présence de conserveries entraîne aussi l'appel à d'autres régions de production (18).

La concurrence est particulièrement acharnée entre le Bassin de Brive et Paris ; cette relation convient aux transporteurs par la permanence presque continue du trafic et la facilité de trouver des frets de retour. Le prix d'acheminement d'un kilogramme coûte 2,50 à 3 F. par camion, contre 3,50 à 4 F. par train, suivant le tonnage total. Les échanges faits sous le régime du transport privé sont nombreux, notamment entre Brive et Bordeaux : ils sont l'œuvre ou des grossistes du port ou des maisons de commerce de la zone de production.

L'automobile exerce un monopole pour les transports à petite distance. Nul n'envisage l'emploi du wagon pour une expédition à une quarantaine de kilomètres. L'apport des topinambours aux distilleries d'Aixe et Magnac-Laval se fait exclusivement par route, directement du champ à l'usine (19). De même, le ramassage des fruits et légumes organisé dans un faible rayon autour de la plupart des villes est entièrement assuré par camion. La S.N.C.F. tente de se réserver les trafics à grande distance en contrôlant des circuits routiers de ramassage conduisant les marchandises aux gares. En fait, ce n'est plus la seule question de la lutte des moyens de transport qui est en jeu, mais celle de l'organisation même du commerce. Cette observation est valable pour la majeure partie des trafics alimentaires.

c) Caractéristiques des courants de trafic.

Le marché parisien attire une part considérable de la production surtout parmi les marchandises de valeur ; son influence s'exerce avant tout dans les grandes régions fruitières et maraîchères où le commerce dispose d'une solide armature et où les tonnages d'une espèce précise livrée à la consommation sont volumineux. L'approvisionnement des autres lieux de consommation détermine des échanges massifs et complexes ; les produits sont distribués localement ou expédiés dans une multitude de centres urbains éloignés de 50 à 300 kilomètres des lieux de production. De tels trafics naissent en dehors même des régions agricoles spécialisées dans ces spéculations. On retrouve cette diffusion des expéditions pour certaines cargaisons débarquées dans les ports comme le montre la carte des conditions d'éclatement d'un chargement arrivé à Nantes (21) (fig. 60). Les échanges régionaux apparaissent fondamentaux.

- (18) Principaux courants de trafic routier de fruits et de légumes (4^e trimestre 1954) : 4.263 T. du Maine-et-Loire, Corrèze et Loir-et-Cher vers Paris. — 579 T. du Roussillon vers la Corrèze. — 210 T. de Brive à Nantes. — 182 T. du Loir-et-Cher à la Gironde. — 149 T. de la Loire-Atlantique à la Charente, au Rhône et au Finistère. — 163 T. du Vaucluse vers Brive. — 32 T. de l'Indre-et-Loire vers le Cher et le Loir-et-Cher.
- (19) Ce trafic est saisonnier ; il n'est même pas annuel. En cas de mauvaise récolte de fourrage, les topinambours sont conservés dans les exploitations.
- (21) Le port de Nantes, centre d'éclatement des primeurs, agrumes et fruits exotiques (Fructidor international, 1^{er} juin 1930). La moitié des fruits est consommée localement, le reste est expédié dans une multitude de directions.

Les conditions générales du marché sont déterminantes pour la fixation des courants de trafic ; les déplacements touristiques entraînent chaque année un amoindrissement des envois vers Paris et un renforcement de ceux vers le littoral atlantique (22) ; la ligne de Brive à Clermont-Ferrand doit une part de son activité à son rôle dans le ravitaillement des stations thermales auvergnates. L'établissement de relations commerciales suivies entre centres de production et de consom-

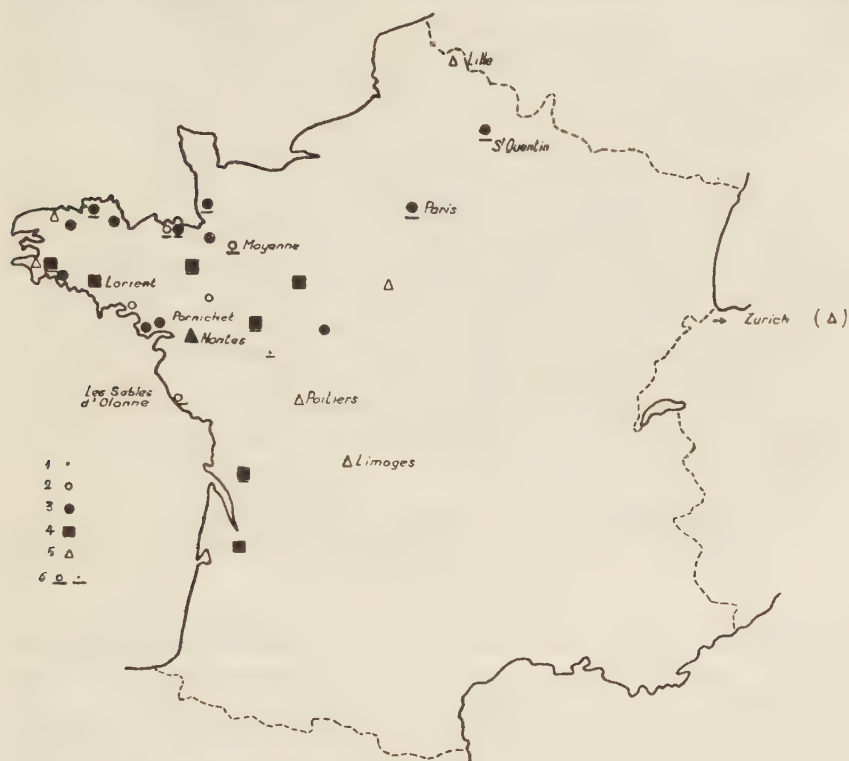


Fig. 60. Eclatement d'une cargaison débarquée à Nantes

On note l'importance des envois sur le marché breton alimenté par les grossistes nantais, la faiblesse des expéditions vers le Centre et l'Est ravitaillés par les négociants parisiens et marseillais.

Composition de la cargaison en nombre de caisses, le pourcentage indiqué entre parenthèses signale le volume des ventes effectuées à l'intérieur de l'agglomération nantaise : Clémentines : 18.800 (49 %) — Oranges : 5.300 (56 %) — Citrons : 260 (23 %) — Pamplemousses : 188 (97 %) — Tomates : 5.900 (66%).

1. Ville recevant de 1 à 50 caisses de clémentines.
2. Ville recevant de 51 à 100 caisses de clémentines.
3. Ville recevant de 101 à 300 caisses de clémentines.
4. Ville recevant plus de 300 caisses de clémentines.
5. Ville recevant seulement d'autres produits que les clémentines.
6. Ville recevant des clémentines en même temps que d'autres marchandises de la cargaison.

(22) Les fruits d'été (voir ci-dessus les indications fournies au sujet des prunes du Périgord) sont en grande partie destinés aux plages de l'Atlantique.

mation est capital pour assurer l'écoulement des produits : on constate qu'une région donnée envoie la majeure partie de sa production vers une ou deux zones de consommation assez nettement délimitées.

2° Viandes fraîches et bêtes sur pied.

L'approvisionnement des populations urbaines en viande exige la participation de régions éloignées dès que les agglomérations sont très peuplées. Plus que tout autre, le marché de Paris est bien achalandé. L'importance de cette clientèle est due partiellement aux nombreuses transactions n'intéressant pas la consommation de la ville, mais destinées au ravitaillement des régions industrielles du Nord et de l'Est.

a) Circulation des viandes fraîches et du bétail sur pied.

Les controverses n'ont cessé d'exister sur les avantages et les inconvénients respectifs des deux conditionnements utilisés ; la valeur des arguments est d'autant plus difficile à apprécier que les débats ont été passionnés par des considérations fort éloignées des souffrances du bétail et des dépréciations des viandes. La Ville de Paris, propriétaire des abattoirs de la Villette et de Vaugirard, affirme toujours la supériorité du transport des bêtes sur pied appuyée dans cette position par de nombreux chevillards et commissionnaires. Les syndicats de producteurs, soutenus par les éléments du commerce de province, par des entreprises de groupage sont au contraire favorables à l'autre méthode, espérant ainsi :

« ... affranchir l'élevage national de la main-mise sur lui par le « marché de la Villette, grand régulateur des cours du marché « français... » (23).

Les tonnages transportés de viandes fraîches abattues croissent constamment ; les arrivages aux Halles centrales passent de 48.000 tonnes en 1919 à 126.955 tonnes en 1951 et 131.516 tonnes en 1952. La région Sud-Ouest en achemine 23 % provenant du Berry, du Poitou, de la Touraine, du Limousin, des Charentes et de la Dordogne. Les paniers d'osier circulant dans des wagons ordinaires exposaient ces viandes aux risques d'avarie ; ils sont abandonnés de longue date. Des camions réfrigérants conduisent la marchandise à des gares à l'équipement moderne sur des lignes bien desservies ; la viande est chargée en wagons frigorifiques et remise au transport routier à l'arrivée. L'utilisation des remorques rail-route représente un nouveau progrès : on y charge les viandes aux tueries particulières des bouchers, pour ne les ressortir quelquefois que devant le magasin du détaillant parisien. Sept centres de groupage assurent l'essentiel des expéditions : Limoges, Brive, Poitiers, Angoulême, La Souterraine, Loudun et Nantes (24). 70 % des envois du Limousin (22.593 T), et 91 % de ceux de Touraine (678 T) sont destinés à la région parisienne. Bordeaux absorbe les expéditions locales et 60 % de celles du Poitou. L'agglomération lilloise, le littoral méditerranéen reçoivent le reste. (Fig. 61 A).

(23) ROUSSELET [127].

(24) Les autres centres expéditeurs importants en France sont ceux de Rennes et Saint-Denis près Martel.



Fig. 61A. Trafic du bétail et des produits animaux

Le trafic des viandes abattues suppose une organisation technique impeccable qui en limite l'emploi à quelques relations bien définies (approvisionnement de la région parisienne, de la région lilloise, de la région bordelaise, de la région marseillaise et de la Côte d'Azur).

Les bêtes sur pied destinées à la boucherie rejoignent surtout Paris, Lyon, Marseille, Nancy, Saint-Etienne, Rouen, Nîmes, Le Havre et Valenciennes : le marché de Saint-Christophe en Brionnais est seul à se trouver au cœur d'une région de production. Les villes de moindre importance et celles qui ne servent pas de centre de redistribution à une zone industrielle (25) se satisfont d'un ravitaillement local assuré avant tout par la route. (Fig. 61 B).

(25) Nîmes est un marché important de bétail, non parce que la ville est au centre d'une zone industrielle, mais parce qu'elle commande le ravitaillement de vastes régions agricoles spécialisées dans des activités excluant l'élevage.

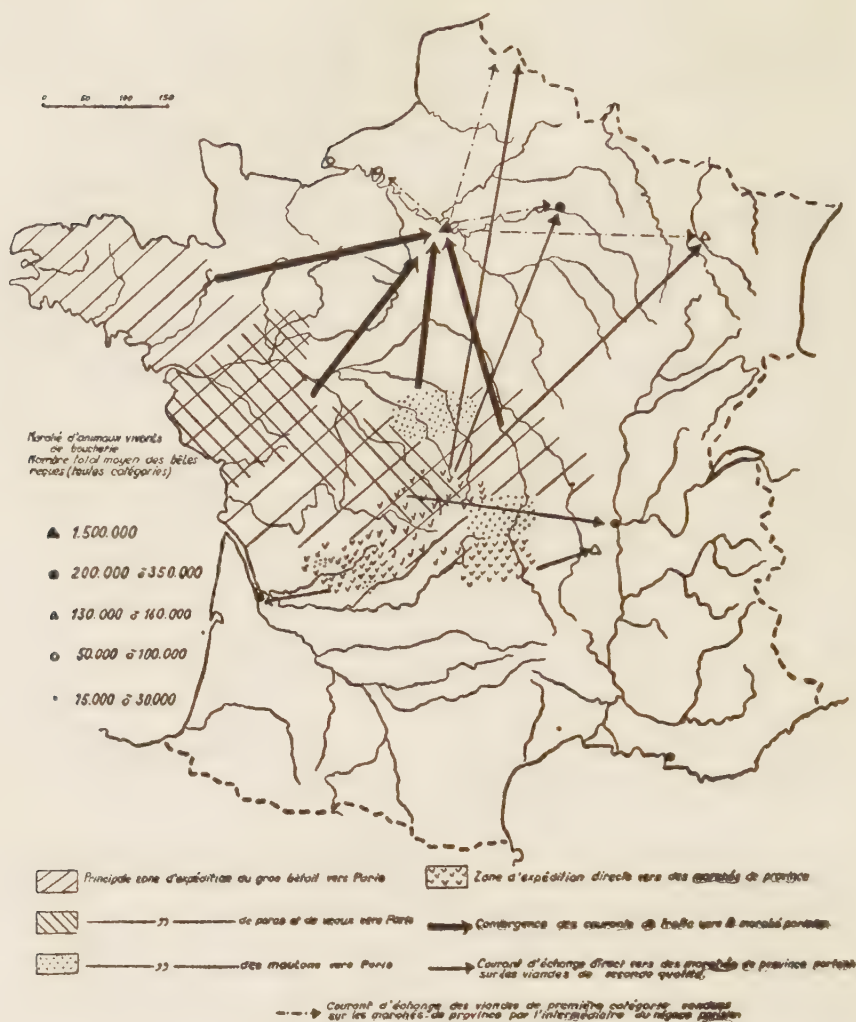


Fig. 618. Trafic du bétail : circulation et marché des bêtes de boucherie.

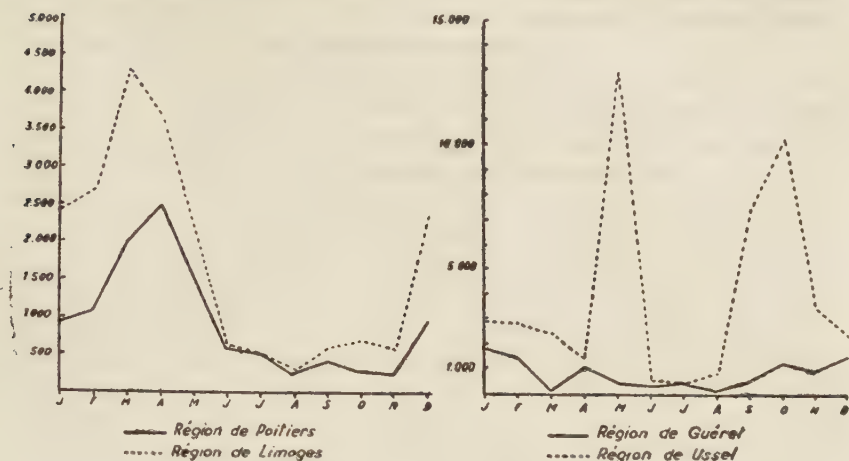
La région parisienne se fournit en bovins dans tous les centres producteurs. Les bêtes de qualité supérieure sont réservées à la Villette. La Marche et le Limousin expédient des veaux et des porcs, le Berry des moutons et des porcs (26). La région limousine tient encore une place de choix dans le ravitaillement en viande de bœufs et de veaux des régions lyonnaise et stéphanoise qui reçoivent les produits de seconde qualité. Le ramassage des bêtes sur pied est organisé dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de Limoges ; les camions

(26) La puissance du marché est perceptible d'après la masse des arrivages ; ceux du 1^{er} septembre 1955 s'élevaient à 1.916 gros bovins, 1.023 veaux, 1.535 moutons, 737 porcs, auxquels il faut ajouter 523 bovins, 2.136 veaux, 1.692 moutons et 7.969 porcs entrés directement aux abattoirs.

Bovins

Poitou . Berry . Limousin occidental

Montagne limousine - Limousin oriental



Petit bétail

Région de Guéret

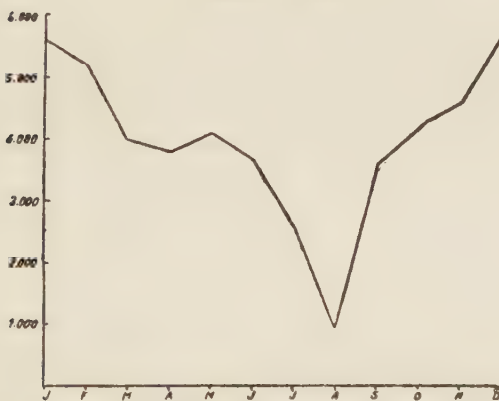


Fig. 62. Fluctuations saisonnières du trafic du bétail

d'Eymoutiers ou d'Aixe y livrent le bétail en gare ; leur exactitude est nécessaire ; l'acheminement rapide est prévu par Vierzon ; passée l'heure du départ, il est établi par Montluçon, et vingt-quatre heures de plus sont exigées pour la livraison des bestiaux avec tous les risques de perte que cela suppose. Le Limousin expédie aussi des bovins vers Marseille et Bordeaux, des porcs dans toute la France méridionale. Il participe avec le Berry aux expéditions d'agneaux, au printemps, vers Paris et le Midi méditerranéen.

Le bétail sur pied circule également à destination des régions d'engraissement ; le Bas Berry, le Poitou et les Charentes accueillent des bouvillons de races limousine et salers. D'innombrables mouvements d'amplitude plus faible ont lieu. Ces échanges se font entre des zones

rurales dont beaucoup sont éloignées du réseau ferré depuis les suppressions de lignes. Cela favorise la concurrence routière. Enfin, les troupeaux transhumants circulent entre les plaines d'Aurillac et les Hauts-Plateaux d'Auvergne. 25.000 bovins sont transportés annuellement. Ils sont accompagnés de porcelets destinés à être engraisés avec le petit lait laissé par la fabrication du Cantal. Les gares d'Eygurande-Merlines à Laqueuille assurent ce trafic. (Fig. 61 A).

La circulation des bêtes de boucherie par wagon subit des fluctuations saisonnières marquées qui dépendent du volume de la consommation, des migrations touristiques et des données de la vie agricole.

Les périodes chaudes s'accompagnent, dans les centres urbains (27) d'un ralentissement de la consommation de viande, qui a ses répercussions sur la masse des expéditions. Elles coïncident en partie avec les vacances durant lesquelles les villes se vident ; le mois d'août est, par excellence, celui de la fermeture des usines et des magasins ; il est aussi celui des expéditions les plus réduites de toutes les catégories de bétail. La dispersion des citadins dans les zones rurales et dans les centres touristiques modifie pour quelques semaines les conditions géographiques du marché de la viande. Elle favorise l'organisation régionale voire locale, du ravitaillement d'une grande partie de la population ; cela suppose l'abandon des services du chemin de fer. Le littoral méditerranéen fait exception ; il continue d'être alimenté par des envois lointains par wagon ; il est vrai qu'il réunit une masse exceptionnelle d'estivants et qu'il ne dispose d'aucun centre d'élevage proche. Ces influences commerciales se combinent avec les nécessités de la vie rurale pour déterminer l'ampleur saisonnière des courants de trafic par voie ferrée (fig. 62). L'étude des courbes des expéditions mensuelles de gros bovins (28) conduit à définir deux types régionaux. Dans le Poitou, le Berry et le Limousin occidental, les ventes de fin d'hiver et de printemps l'emportent de beaucoup ; elles augmentent de novembre à mars-avril où elles passent par un maximum très sensible ; elles correspondent à la nécessité d'alléger le cheptel à mesure que l'hiver avance, pour permettre aux réserves accumulées de nourrir la partie conservée du troupeau ; la mise au pré du bétail fait brusquement tomber le nombre des expéditions qui est faible à la fin du printemps et tout l'été ; il est vrai que les conditions extérieures à la vie rurale accentuent encore la médiocrité du trafic ferroviaire à cette saison. Dans le Limousin oriental et sur les confins auvergnats, les contrastes saisonniers sont plus nombreux ; des envois massifs ont lieu au début du printemps, avant la sortie du troupeau vers les herbages ; ils ont lieu plus tôt aux basses altitudes ; leur importance

(27) La situation est différente dans les campagnes où les gros travaux s'accompagnent d'une plus forte consommation de viande.

(28) Cette expression désigne souvent les broutards, âgés de deux à trois ans ; les bêtes vieilles se font plus rares ; les régions laitières offrent encore des vaches conservées pour leur production ; ailleurs, la disparition progressive du travail des bœufs tend à abaisser l'âge d'expédition sur les marchés.

tient en partie au nombre de bêtes vendues pour l'engraissement dans d'autres régions. L'allègement obligatoire du troupeau avant la rentrée à l'étable en octobre ramène une seconde période de grosses expéditions. L'été et l'hiver sont des saisons creuses.

Les statistiques confondent sous la mention « petit bétail », les veaux, les moutons, les porcs ; l'évolution du trafic traduit les influences générales déjà énoncées, mais ne permet pas de définir celles qui sont propres à chacun de ces élevages ; ainsi le fait caractéristique est la chute du trafic en août. La recherche locale montre qu'elle correspond surtout à la diminution des expéditions de veaux et moutons. La vente des porcs est moins sujette aux variations saisonnières : leur engraissement n'est pas commandé directement par les étapes du développement de la végétation ; il se fait à l'aide d'aliments composés : tourteaux, farines, et de petit lait ; de plus, les achats sont en partie le fait des maisons de conserve et ne dépendent donc pas des conditions immédiates du marché.

b) La concurrence des moyens de transport.

La concurrence routière joue très fortement sur le trafic des viandes fraîches et du bétail. Les camions en ont transporté respectivement 2.856 tonnes et 3.627 tonnes (29). Leur activité se concentre sur les relations fréquentées, aboutissant à de grands centres offrant des frets de retour abondants et variés. Paris reçoit 86 % des expéditions par route. L'âpreté de la lutte entre les moyens de transport est encore confirmée par des observations locales. En Touraine, le nombre de bêtes sur pied confié à la route et au rail est équivalent. A une foire d'Argenton-sur-Creuse, sur 2.000 porcelets vendus, 160 seulement ont été expédiés par voie ferrée, dont 144 à Golfe Juan et 16 à Aigueblanche (Savoie) ; tout le trafic intéressant a échappé au rail. Les relevés de l'Inspection du trafic de Limoges indiquent, pour le seul mois d'avril 1950, plus de 600 tonnes de viande transportées vers Paris par route : La Souterraine est le principal centre de départ (220 tonnes), mais les expéditions ont aussi lieu à partir de Bellac, Le Dorat, Reuilly, Issoudun, La Champenoise, Valençay, l'Isle Jourdain, Le Blanc, Nihérne, Buzançais, Cluis, Neuvy-Saint-Sépulchre, La Châtre et Argenton. Les transports routiers assurent au moins 55 % des envois de viandes fraîches dans le département de la Vienne, où cependant des services de ramassage acheminent la production vers la gare centre de Poitiers. Il est vrai que le système de collectage ne fonctionne pas toujours loyalement ; des entreprises profitent parfois de l'aide apportée par la S.N.C.F. pour organiser des transports à grande distance de préférence aux circuits de rabattage. Quatre d'entre elles sont liées par contrat au chemin de fer ; elles n'ont le droit de conduire la marchandise jusqu'au marché de consommation qu'en cas de supplément de trafic : elles utilisent, semble-t-il en fait, cette clause bien au-delà du cas prévu.

(29) Cf. référence (3), page 421.

TRANSPORT DES VIANDES FRAICHES AU DÉPART DE LA VIENNE (30)

Entreprises	Tonnes de viandes			Pourcentage remis au fer
	Collectées	remises au fer	transportées par route	
n° 1	2.037 T	1.053 T	986 T	51 %
n° 2	1.279 T	206 T	1.073 T	16 %
n° 3	2.399 T	1.598 T	810 T	66 %
n° 4	164 T	19 T	145 T	12 %

En outre, deux transporteurs spécialisés dans les envois de viande à grands parcours acheminent 961 tonnes de la Vienne sur Paris (30).

Le rôle de la route, si grand soit-il, semble en recul sur celui qu'il détenait voici une vingtaine d'années. A. Perpillou signale que les camions assuraient en 1936 deux tiers des expéditions du Limousin vers Paris et Lyon (32). Dès cette époque, le président de la Chambre syndicale des marchands de bestiaux soulignait les avantages du transport ferroviaire (33). Les progrès réalisés dans la construction automobile permettent de pallier partiellement les inconvénients de la circulation sur route. Le Chemin de fer améliore aussi ses services. Les parts de l'un et de l'autre tendent à s'équilibrer pour les transports à grande distance : la S.N.C.F. achemine 45,1 % des arrivages de viande abattue aux Halles en 1952 et 47,4 % en 1953.

La circulation des viandes et du bétail sur de petits parcours se fait seulement par route ; les automobiles assurent le ravitaillement de toutes les villes moyennes et petites ne consommant que de faibles tonnages. En juillet 1953, l'abattoir d'Issoudun, agglomération de 13.000 habitants, traite 39.675 kilogrammes de viande nette, dont 8,5 % sont réexpédiés ; l'apport quotidien moyen est de une tonne et quart (34). Le poids brut des bêtes est évidemment plus élevé, mais si on tient compte du nombre des porcs, représentant plus de 12.000 kilogrammes, et pour lesquels la différence est faible entre le poids brut et celui en viande, on constate que le tonnage nécessaire reste en moyenne sensiblement inférieur à 2.000 kilogrammes et n'exige donc pas d'autre moyen de transport que les camionnettes des bouchers de la ville et des environs immédiats.

(30) Les chiffres relatifs à l'ensemble du trafic des viandes fraîches transportées au départ de la Vienne sont basés sur six mois d'observation : janvier, avril, juillet et octobre 1949, janvier et mars 1950.

(32) PERPILLOU [226].

(33) Cf. ci-dessous, p. 167.

(34) La consommation moyenne par habitant est de 0,98 g. par jour pour le mois de juillet.

3° Produits laitiers et Produits de basse-cour.

Le lait n'est transporté par voie ferrée que sur de grandes distances ; des apports lointains ne se justifient que pour de fortes agglomérations urbaines ou des régions particulièrement démunies : la région parisienne et le littoral méditerranéen sont seuls dans ce cas. Les compagnies laitières limitent au maximum les parcours pour réduire le prix de revient du transport. Le bassin laitier de Paris s'inscrit dans un cercle de 200 kilomètres de rayon, plus restreint que dans le passé ; les laiteries éloignées ne concourent plus au ravitaillement de la ville ; celle de Reuilly (219 kilomètres) est fermée comme centre d'expédition ; celle de Mer (159 kilomètres) constitue la limite de la zone habituelle d'approvisionnement sur la ligne de Bordeaux (35). Les régions du Centre ne participent plus à l'alimentation du trafic laitier vers Paris dont le chemin de fer conserve le monopole, laissant à la route moins de 10 % des arrivages.

TABLEAU DU TRAFIC PAR VOIE FERREE
DES BEURRES, OEUFS ET VOLAILLES EN 1953

Secteur ferroviaire d'expédition	Tonnage total des expéditions du secteur	Pourcentage vers les principales destinations		
		Région parisienne	Région méditer- ranéenne	Divers
<i>Beurre :</i>				
Touraine	2.268 T	78 %	6 %	16 %
Poitou	2.141 T	43 %	21 %	36 %
Bordelais	1.101 T	15 %	58 %	27 %
<i>Oeufs :</i>				
Poitou	840 T	77 %	1,4 %	21,6 % *
Montluçon	775 T	4,5 %	1,8 %	93,7 % *
Touraine	675 T	97 %	—	3 % *
Limousin	505 T	65 %	—	35 % *
<i>Volailles-Lapins :</i>				
Poitou	2.750 T	81 %	7 %	12 %
Touraine	1.195 T	92 %	—	8 %
Limousin	950 T	94 %	—	6 %
Montluçon	456 T	71 %	1,5 %	27,5 %

* La Lorraine industrielle est ravitaillée par la région de Montluçon qui y envoie 70 % de sa production, et le Limousin : 20 %.

Les beurres, fromages, œufs et volailles dépendent des mêmes organismes commerciaux : un négociant procède à leur regroupement pour les expédier, car il est rare de pouvoir charger dans les délais voulus

un wagon complet d'un seul de ces produits (36), ou tout au moins cela suppose une opération préalable de groupage. Chaque région productrice compte un ou deux débouchés principaux : la région parisienne et le Midi méditerranéen pour les beurres charentais, poitevins et bordelais, l'Est pour les œufs du Limousin (37).

Le commerce des fromages détermine des courants de trafic plus complexes ; la multiplication des variétés régionales explique cette originalité. Il est rare de voir, comme dans le cas précédent, les trois quarts de la production ou plus dirigée vers un centre de consommation.

TABLEAU DU TRAFIC PAR VOIE FERREE DES FROMAGES EN 1953

Secteur ferroviaire d'expédition	Tonnage total des expéditions du secteur	Pourcentage vers les principales destinations				Divers
		Région parisienne	Région méditerranéenne	Lyonnais Stéphanois Auvergne	Région sud-ouest S.N.C.F.	
Touraine	6.827 T	46 %	2,9 %	14 %	23 %	14,1 %
Poitou	3.849 T	56 %	5,6 %	7,9 %	15,8 %	14,7 %
Corrèze-Cantal	1.680 T	2,5 %	20 %	32 %	34 %	11,5 %
Bordelais	1.425 T	8,7 %	16 %	5,5 %	56 %	13,8 %
Limousin	1.090 T	61 %	0,01 %	14,6 %	19 %	5,3 %
Montluçon	708 T	3,6 %	12 %	25,5 %	55,3 %	3,6 %
Haut-Berry	530 T	0,7 %	42,2 %	18 %	15 %	24,3 %

La concurrence routière est ici encore très active. Les pourcentages des apports par chemin de fer aux halles centrales sont respectivement pour 1952 et 1953 de 71 % et 72,4 % pour les beurres, de 61,8 % et 57,4 % pour les fromages, de 55,4 % et 47,6 % pour les œufs, de 46,3 % et 47,4 % pour les volailles. Le camion assure bien entendu les échanges à petite distance et les circuits de ramassage des produits. Aucun envoi ne figure sur les tableaux ferroviaires d'expédition du lait pour Limoges, Poitiers, Niort, Angoulême et Montluçon ; un trafic très faible est indiqué vers Bordeaux ; la zone de ravitaillement de chaque ville est parcourue quotidiennement par des camions laitiers de faible capacité (quelques centaines de litres) qui approvisionnent complètement la majeure partie des centres urbains ; deux exceptions, Paris et le Midi

(36) Une beurrerie moyenne met plus de 3 jours à produire le chargement d'un wagon complet.

(37) L'importation des œufs marocains a faibli ; d'ailleurs le trafic ne s'établit plus par Bordeaux mais par Dunkerque, plus à proximité des grands marchés de consommation.

méditerranéen où le chemin de fer a un rôle décisif. Les tournées ne doivent pas excéder trois heures pour permettre une bonne conservation du lait ; le liquide est chargé dans des bidons ramassés au bord de la route à la sortie du chemin qui conduit à la ferme ; les arrêts sont aussi nombreux que les exploitations productrices, si bien qu'un parcours de 70 à 80 kilomètres est un maximum (38). L'enquête par sondage de 1952 confirme ce fait, en précisant que le parcours moyen d'une tonne est de 51,3 kilomètres (39).

Les autorisations de transport à grande distance ne distinguent pas, parmi les produits d'alimentation, ceux que nous étudions présentement. En outre, les beurres, œufs et fromages circulent souvent par les services routiers de messageries. Nous ne disposons pas ici de notre seule source statistique ; nous ne pouvons faire état que des résultats d'enquêtes directes. Le ramassage au lieu même de la production favorise le développement de la concurrence routière, comme dans le cas du transport des viandes ; il est aussi encouragé par la détérioration des services ferroviaires sur un grand nombre de lignes. La vente des produits frais suppose des départs quotidiens ; cette exigence n'est plus toujours satisfaite et des coopératives sont amenées à acquérir un parc de véhicules automobiles ; suivant leur prospérité et le degré d'utilisation locale des camions, elles en affectent certains à des livraisons à grande distance. Elles les orientent de préférence vers des centres où elles disposent d'un frêt de retour intéressant leur activité, tels les scories, les engrais ou les aliments destinés au bétail. Ainsi, de multiples relations s'établissent, dont le caractère privé exclut qu'on en connaisse l'ampleur et les directions.

4° *Les céréales : diversité du taux de commercialisation des récoltes.*

Les transports liés à la production céréalière portent sur de gros tonnages : ils comprennent une série de mouvements de nature et d'ampleur différentes. Les sacs sont enlevés à la ferme pour être conduits au silo, au moulin ou à la gare ; les farines sont distribuées localement aux utilisateurs. Ces échanges sont réalisés par camion car le déplacement n'excède pas 30 à 40 kilomètres. Au contraire les acheminements à grande distance sont confiés au chemin de fer ; il en est ainsi des envois de grains, vers un centre de traitement, ou des expéditions de farine, vers un lieu de consommation. Le parcours routier moyen d'une tonne de céréales est de 19,3 kilomètres. Il correspond à la répartition du trafic que nous venons d'esquisser ; la concurrence routière ne joue pas ici sur les transports que le chemin de fer assure, sauf dans le cas particulier de ceux du malt.

La circulation des blés et des farines est complexe ; elle est réglée par l'Office National Interprofessionnel des Céréales d'après les disponibilités et les besoins des divers départements ; elle tend aussi à approvisionner une région en une qualité de farine qui n'y est pas produite. Une taxe spéciale sur la meunerie, payée en réalité par les consomma-

(38) Le parc des camions laitiers s'élève à 18.000, compte tenu des véhicules de distribution urbaine.

(39) [148].

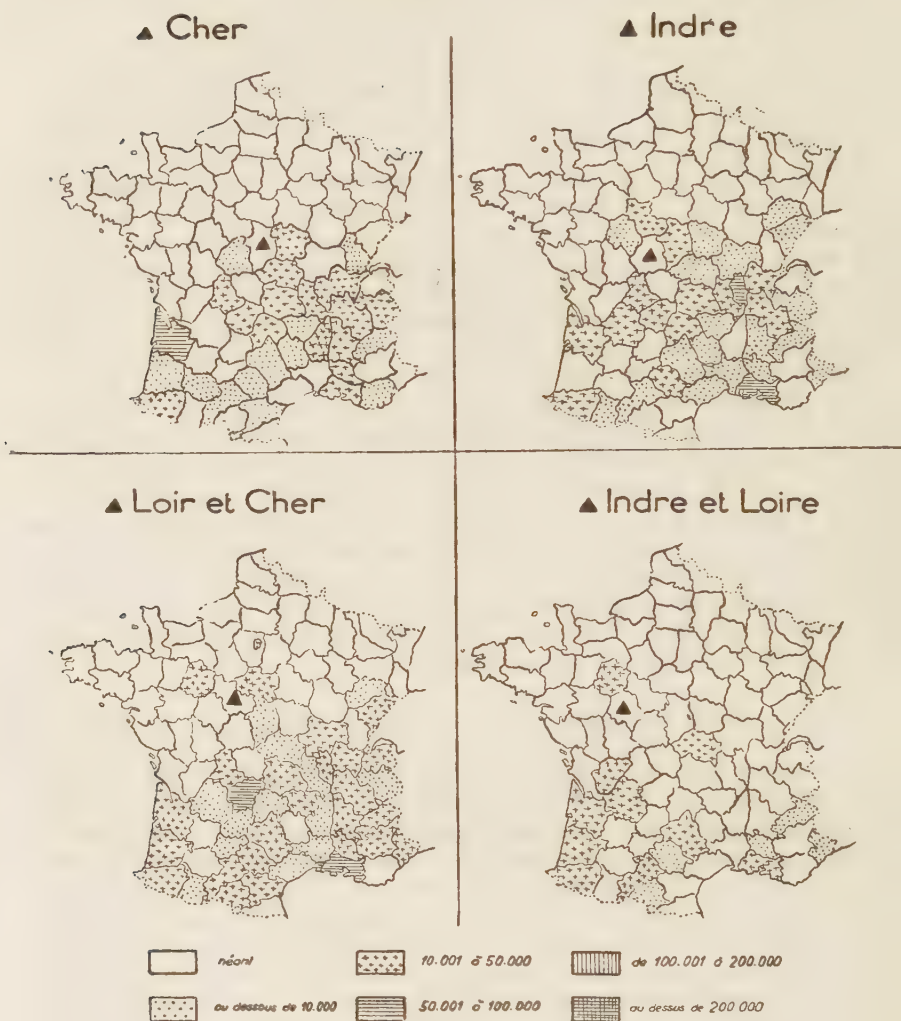


Fig 63 A. Distribution du blé au départ de quelques départements

(chiffres exprimés en quintaux)

0 120 240 360

Les quatre départements participent à l'approvisionnement du Sud de la France (Aquitaine - Massif-Central - Alpes - Midi méditerranéen), le trafic vers le Nord est très limité.

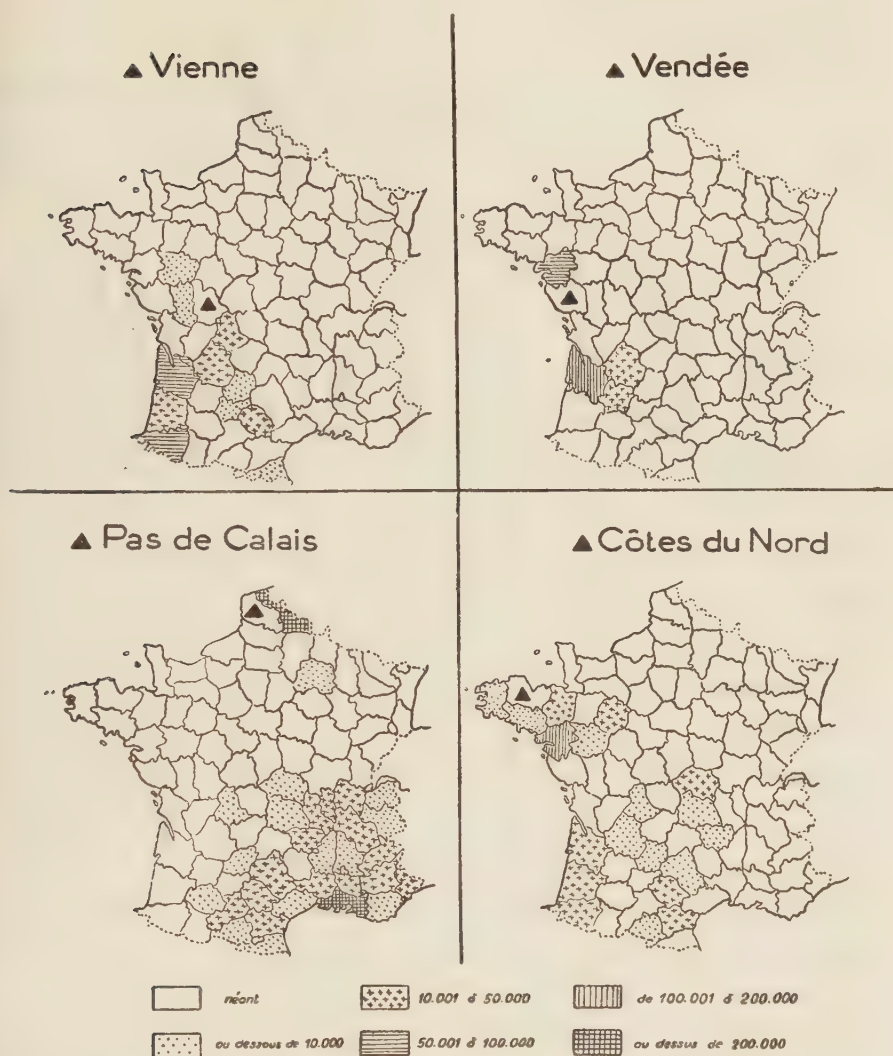


Fig. 63 B. Distribution du blé au départ de quelques départements

(chiffres exprimés en quintaux)

0 120 240 360

La production du Pas-de-Calais comme celle des Côtes-du-Nord est en partie acheminée en transit à travers le Centre-Ouest vers les marchés de consommation du Sud, du Sud-Est et du Sud-Ouest de la France.

RAVITAILLEMENT EN BLE D'UNE S

(Les chiffres sont

DÉPARTEMENTS	expéditeurs	Vienne	Indre	Cher	Indre-et-Loire	Loir-et-Cher	Creuse	Puy-de-Dôme	Charente-Maritime	Maine-et-Loire	CÔTES DU NORD
	réceptionnaires										
Vienne											
Indre			0,3								
Cher		11									
Indre-et-Loire ..		3,9									
Loir-et-Cher ...		17									
Charente	1,7			1,4							
Creuse											
Corrèze		40,3	17,1		60,8	1,8					
Dordogne	45,7	18,8		23,7	7,4			14			9
Allier	4,8	3	29,8	25	8,2						29
Haute-Vienne ..	1,2	16,8	17		47	7	2				
Puy-de-Dôme ..		39,2	13		24					3,6	9
Gironde	89,8	16,7	60,7	115,7	10				152	29,5	47

* Les départements réceptionnaires inscrits dans le tableau ne perm
s'élèvent à 167.300 quintaux pour le Var, ils sont volumineux pour

RTEMENTS DU CENTRE ET DU CENTRE-OUEST

lliers de quintaux)

Mayenne	Deux-Sèvres	Vendée	Calvados	Loiret	Eure-et-Loir	Seine-et-Oise	Seine-Maritime	Eure	Aisne	Somme	Pas-de-Calais	Allier •
				11								
				39,9	29					5,5		
7	5	12,6		2	33,2		25					
22				9,6	32,5				3,2	6,2	1,2	
5					22,5	0,2				4	1	
21,5				7,4	30,9		3		2,4	8,1	7,8	
38,2	48	108	10	129,7	138,5			25		6		

ressortir le rôle important de l'Allier comme expéditeur ; les envois
re.

teurs, alimente un fonds destiné à faire face aux frais de transport (40). Les échanges varient d'une année à l'autre, mais les directions générales du trafic demeurent, et l'analyse précise des mouvements relatifs à une campagne donne des vues valables (41). (Fig. 63 A et B).

Les excédents des principaux départements producteurs du Centre, Indre, Cher, Vienne et Indre-et-Loire, sont dirigés vers le sud. Ils sont destinés au ravitaillement d'un vaste secteur s'étendant de la Gironde à la frontière italienne, englobant les Alpes, le Massif-Central et le Midi méditerranéen. Les grandes régions de production du Bassin parisien central et septentrional y font également des envois. Le Berry, le Poitou et la Touraine n'interviennent pratiquement pas dans le ravitaillement de la région parisienne, assuré par ailleurs ; leurs expéditions ne touchent pas non plus quelques départements aquitains faiblement peuplés et dont la production satisfait à la demande. Les départements comme la Vendée, la Charente, les Deux-Sèvres participent très peu aux échanges. Les départements où les populations urbaines sont très nombreuses sont déficitaires : Gironde, Puy-de-Dôme, Haute-Vienne : il en est de même de ceux où les activités agricoles sont orientées vers des spéculations herbagères et maraîchères, comme en Corrèze, ou fruitières et vinicoles comme dans les bonnes terres dordognotes. Enfin, l'Allier est le type d'un département à échanges massifs, il reçoit et expédie beaucoup.

Les départements du Centre, dont l'approvisionnement est assuré par des apports extérieurs, font appel à différentes régions françaises : la progressivité de la collecte et l'obligation du stockage dans des magasins bien équipés interdisent plus encore que l'existence de qualités différentes de grains, de mettre en liaison un département déficitaire avec un nombre restreint de circonscriptions excédentaires, sauf si le volume global des échanges est très réduit. (Tableau, p. 440-441).

Les expéditions de farines partent des principaux centres de minoterie des départements producteurs à destination de toutes les régions déficitaires de la France alpine et méridionale. Les courants de trafic sont très voisins de ceux décrits pour les blés. Les uns et les autres supposent l'utilisation des lignes du Bourbonnais ou de celles de Toulouse ou Bordeaux, et souvent aussi de la transversale de plaine.

Le commerce de l'orge détermine aussi des échanges réguliers dont les directions sont imposées par la répartition des industries utilisatrices. Des cultures à hauts rendements sont organisées dans le Berry par les usines de transformation. Les semences sont fournies aux cultivateurs assurés de la vente des trois quarts de leur récolte. 150.000 quintaux sont produits dans l'Indre. Le même département fournit encore 550.000 quintaux hors des cultures sur contrat, dont 150.000 sont

(40) Il y a là une source de profit pour les minoteries ; lorsque ces dernières combinent les livraisons de farine avec la recherche de grains, elles obtiennent une indemnité pour deux allers et retours quand elles n'en font qu'un peu plus d'un si les boulangeries approvisionnées sont proches d'un silo. Le cas très précis nous a été montré pour une minoterie voisine de Montluçon.

(41) Une documentation précise relative à la campagne 1952-1953 permet de saisir avec netteté les problèmes de la circulation des céréales sous leurs diverses formes [143].

livrés sur le marché. 25 % de la production commercialisée sont destinés aux malteries et brasseries de la Haute-Loire, du Finistère, du Nord et de la Meuse ; 12 % sont acheminés vers Nantes et Chambéry. Les malteries d'Issoudun et de Châteauroux produisent de 80.000 à 100.000 quintaux de malt dont une part limitée est utilisée sur place ; le reste est expédié à travers toute la France et même au-delà des frontières et des mers, vers la Belgique, la Suisse, la Sarre et l'Afrique du Nord. La concurrence routière est vive sur la relation Issoudun-Paris ; les camions acheminent jusqu'à 4.000 quintaux par mois, soit à peu près l'équivalent du tonnage ferroviaire.

Le taux de commercialisation des récoltes de seigle et d'avoine est faible ; les échanges sont très modestes (42). Le département de l'Indre exporte 68 % de sa récolte de blé, mais seulement 7 % de celle d'avoine et, qui plus est, la seconde n'est que la moitié de la première ! Aucun courant de trafic régulier ne s'établit. La Creuse exporte vers l'Espagne et l'Allemagne quelques milliers de quintaux de seigle. Des avoines de semence sont expédiées en faible quantité du Poitou vers le Bordelais : le Berry assure leur ravitaillement aux chevaux des cultivateurs languedociens.

La récolte céréalière est, dans une large mesure, l'objet d'une consommation locale ; une grande part des blés est utilisée dans le cadre départemental, tandis que pour les céréales secondaires c'est dans l'exploitation productrice elle-même que les grains sont employés à l'alimentation des animaux (43).

5° Vins et eaux-de-vie.

Le trafic ferroviaire des vins est d'une grande puissance. Les luttes de l'Orléans et du P.L.M. dans le Massif-Central pour s'en assurer l'exclusivité sont depuis longtemps entrées dans l'histoire. Les principaux courants partent du Bordelais, de la Touraine et du Poitou ; ils représentent ensemble 220.061 tonnes, toutes dirigées vers la région parisienne, le Nord et l'Est ; ils empruntent plus ou moins longuement l'artère Bordeaux-Paris. En outre, les vins de l'Aude, destinés à la consommation de la capitale et du Nord, traversent le Centre par la ligne de Toulouse à Paris.

La concurrence routière s'exerce sur des trafics moins concentrés. Les statistiques confondent sous une même rubrique les tonnages transportés de vins et d'eaux-de-vie ; elles y lient, dans certains départements, les eaux minérales. De plus, les coopératives vinicoles du Midi effectuent des livraisons très lointaines avec leur matériel personnel. Cet ensemble de conditions rend difficile l'appréciation de l'importance exacte du transport routier. Il reste possible d'esquisser les lignes générales des mouvements. Le midi est le principal point de

(42) Le tonnage total transporté sur le Sud-Ouest (sans tenir compte de la distance) n'est, pour l'ensemble des céréales secondaires, que de 18 % de celui des blés et farines.

(43) Cette observation est même valable pour la consommation de l'orge ; le cas des cultures sur contrat se retrouve de divers côtés, mais la production libre l'emporte encore de beaucoup. Même dans l'Indre le taux de commercialisation des orges est inférieur au tiers du volume global de la récolte.

départ : sa production est distribuée dans la France entière (45). La production girondine et les vins algériens reçus par les ports de l'Atlantique alimentent un autre trafic aux destinations moins variées que le précédent et de moindre ampleur (46), 2.000 tonnes quittent encore la Touraine et l'Anjou à destination de Paris, du Nord, de la Bretagne et du Berry. La Dordogne envoie 143 tonnes vers le Nord et expédie accessoirement vers le Cher et la Vienne. Le trafic des eaux-de-vie charentaises est orienté vers Bordeaux (732 tonnes) et vers Paris (168 tonnes).

La concurrence routière s'exerce avec force sur les transports à toutes distances (47) ; les vins et eaux-de-vie se classent au troisième rang des marchandises pour le parcours moyen d'une tonne, avec 82,500 km., contre 135,500 kilomètres aux animaux vivants et 108,300 kilomètres aux sucres et mélasses. Le trafic routier se caractérise par une importance particulière du trafic diffus que nous n'avons pas constaté pour les autres produits. L'emploi d'un matériel spécialisé comme le sont les citernes, exclut le souci de trouver un fret de retour. Aussi, le point de livraison devient sans importance ; cela peut être Guéret ou Moulins aussi bien que Paris ou Lille. La recherche des bonnes relations n'est pas nécessaire ; cela n'empêche pas pour autant de les assurer. Aussi lisons-nous sans étonnement dans les rapports des inspecteurs du trafic que rail et route se partagent également ces acheminements et que cette dernière l'emporte même souvent, comme c'est le cas pour les expéditions de vin du Poitou vers Paris.

6° *La marée.*

Limoges, Tours, Bordeaux, Poitiers et Toulouse consomment annuellement 35.289 tonnes de poissons. Ces villes servent en outre de centres distributeur pour les cargaisons venues par les wagons complets frigorifiques et réexpédiés en colis de détail jusqu'à leur destination définitive. Les mouvements sont assurés par chemin de fer dans une large proportion, étant donné la nécessité d'un transport rapide et de correspondances précises. Les produits des ports de Bordeaux (19.000 tonnes), La Rochelle (17.000 tonnes), Arcachon (9.000 tonnes) et une partie de ceux débarqués dans les ports bretons alimentent le Centre et le Centre-Ouest ; les courants sont ouest-est ; la ligne de Nantes à Lyon tient une place fondamentale dans ces échanges ; elle offre des possibilités de vitesse, une série d'embranchements vers le sud conduisant dans le Massif Central, et, à Nevers, un prolongement vers Dijon desservant plusieurs centres industriels : Imphy, Decize et Le Creusot. Des envois de Boulogne à direction nord-sud se combinent avec les précédents ; des wagons frigorifiques atteignent les principales villes.

Les huîtres du bassin d'Arcachon (6.800 tonnes), et surtout de la Seudre-Marennes (25.000 tonnes) alimentent un trafic saisonnier très

(45) Arrivages pendant le 4^e trimestre 1954 : Puy-de-Dôme, 1.142 T. ; Allier, 1.135 T. ; Creuse, 650 T. ; Corrèze, 364 T. ; Maine-et-Loire, 180 T.

(46) Arrivages : Loire-Atlantique, 390 T. ; Maine-et-Loire, 144 T. ; Creuse, 115 T.

(47) Les ports de la Gironde reçoivent 2 % des vins et liqueurs à exporter par voie ferrée, et 98 % par route ; il faut noter que les marchandises proviennent essentiellement des environs de Bordeaux ; il ne s'agit pas d'une concurrence à grande distance.

puissant, avant tout dirigé vers Paris. La concurrence routière s'exerce avec vigueur. Les camions acheminent 4.000 tonnes d'huîtres en un an vers Paris, 800 tonnes vers la Bretagne et la Normandie. Ils apportent également plus de 40 % des poissons, consommés dans la capitale : leur attaque se concentre sur des parcours brefs entre les ports de la Manche et Paris ; le trafic transversal par voie ferrée n'est menacé que dans une zone de 200 kilomètres en arrière des ports de débarquement de la marée.

7° *Le sucre et les produits d'épicerie, fret de retour des transporteurs routiers.*

Le sucre circule dans le Centre sous forme de produits d'épicerie et non comme élément provenant de la transformation d'une production agricole régionale. Cette distinction a son importance ; le sucre, marchandise industrielle, est expédié par gros tonnages des usines sucrières des régions productrices de betteraves aux magasins généraux des firmes de vente : sous cette forme, il emprunte le chemin de fer. Il n'en va pas de même dans le cas qui nous intéresse. La région Sud-Ouest transporte annuellement 64.502 tonnes de sucre (48) ; 90 % du trafic correspondent à l'acheminement de la marchandise des sucreries de la Beauce vers les entrepôts (49) et 10 % seulement à la distribution des sucres à travers le pays (50). Dans ce dernier cas, la concurrence routière joue pleinement. Le transport privé a certainement une grande place : celle du transport public est visible : cette denrée est très recherchée comme fret de retour par les transporteurs de « divers » se rendant à Paris : les camions en chargent dans la capitale, dans les ports de Nantes et du Havre et dans les magasins constitués dans les zones de production (Somme, Eure et Loiret) à destination de tous les départements (51).

D'autres produits d'épicerie, le café vert, les pâtes, jouent un rôle analogue : un camionneur de la Vienne conduisant des pierres de Chauvigny ou des fils de fer de la Tricherie à Bordeaux et Nantes prend au retour des cargaisons constituées de sucre, café vert, de pâtes alimentaires, d'huiles, ou d'envois de détail comprenant un fort contingent de denrées communes non périssables. Le volume des échanges relatifs à chacune d'elles reste limité (52).

(48) Les chiffres pour le trafic des sucres se rapportent exceptionnellement à l'année 1951.

(49) Expéditions au départ des sucreries : Pithiviers, 26.651 tonnes ; Toury, 25.640 tonnes ; Morigny-Etampes, 3.991 tonnes ; Paray-Douaville, 2.907 tonnes.

(50) Expéditions des magasins Say de Paris, 5.581 T., de Bordeaux, 432 T.

(51) Tonnages chargés au départ de Paris au cours du 4^e trimestre 1954 : pour l'Indre-et-Loire, 223 T. ; la Dordogne, 500 T. ; la Charente-Maritime, 100 T. ; le Loir-et-Cher, 276 T. ; la Creuse, 200 T. ; le Maine-et-Loire, 300 T. ; etc...

(52) Nous fournissons quelques données sur ces trafics : Transports par rail (tonnage moyen annuel) : Cacao-café, 9.319 tonnes de Bordeaux vers la région parisienne, le Nord et les chocolateries de Royat et Poitiers. — Légumes secs, 1.377 tonnes de Bordeaux. — Conserves alimentaires, 19.876 tonnes (important trafic au départ du Périgord et du Limousin). — Biscuiterie, 1.531 tonnes au départ de Bordeaux et un peu plus au départ de Nantes. — Bières, 2.676 tonnes au départ de Tours et 207 tonnes de



Les échanges destinés à satisfaire les besoins alimentaires sont d'une grande complexité ; les uns correspondent à de multiples déplacements de faible amplitude. Les autres, plus spectaculaires, mettent en liaison soit les grandes régions agricoles spécialisées et les puissants rassemblements de populations urbaines, soit deux zones rurales de productions foncièrement différentes.

Le trafic en transit entre Brive et Vierzon porte sur les fruits, les légumes et les vins du Midi destinés au marché parisien ; en sens inverse sur les grains et beurres du Bassin Parisien acheminés vers les régions déficitaires du Midi méditerranéen. Une partie des mouvements naît ou meurt dans le Centre. Les expéditions portent sur des produits très divers ; les courants propres à chacun d'eux dépendent des besoins des autres régions et sont de ce fait très variés ; les céréales partent vers le sud, les œufs vers la Région parisienne ou l'Est, les beurres vers les régions parisiennes ou méditerranéenne, le bétail vers la Villette, le Nord et le Lyonnais. Les arrivages comprennent des vins du Midi, des céréales venues surtout de Normandie, de la Bretagne, de la Beauce, des primeurs du Roussillon et des grandes vallées aquitaines, les sucres des magasins parisiens, la marée des ports de l'Ouest.

La politique ferroviaire actuelle conduit à ne plus assurer les échanges à petite distance si nombreux pour le ravitaillement des ruraux et des habitants des villes petites et moyennes ; elle tend même à réduire les expéditions à grande distance d'un grand nombre d'établissements pour les reporter sur quelques grands centres, grâce à des circuits routiers. La concurrence des moyens de transport est vive pour les acheminements lointains : un petit nombre d'échanges y échappe : l'apport du lait à Paris, la répartition des grains et farines à la surface de tout le territoire.

III — LES TRAFICS INDUSTRIELS.

Les régions du Centre et du Centre-Ouest n'ont pratiquement aucune industrie de base, ni industrie extractive massive conditionnant l'existence de la première. Les usines sont nombreuses, les unes isolées, les autres groupées dans un cadre régional restreint, souvent en fonction des conditions historiques. Les progrès de l'utilisation industrielle de l'électricité, fournie en quantité croissante par les usines hydrauliques, réduisent la consommation de charbon. Ces conditions générales pèsent sur la nature du trafic. Rien ne rappelle ici les courants réguliers et

Bordeaux. — Vinaigre, 2.287 T. d'Orléans et 502 T. de Montluçon. — Huiles comestibles, 13.285 tonnes chargées sur le réseau, dont 67 % de Bordeaux et Coutras.

Transports par route : le trafic trimestriel des échanges de produits alimentaires à grande distance intéressant Bordeaux s'élève à 6.022 T dont 53 % à l'arrivée ; le département du Cher 1.771 T dont 19 % à l'arrivée, le département de la Corrèze 500 T, le département de la Loire-Atlantique 576 T dont 12 % à l'arrivée. Ce trafic de produits d'épicerie a les origines et les destinations les plus variées.

puissants qui animent les lignes des grands ensembles industriels : chaque mois, 1.650 trains de minerais sont chargés en Lorraine, se répartissant avec une grande constance dans des directions précises (53). Que représente à côté de cela la cinquantaine de trains complets de pierres à macadam ou de houille, formés plus ou moins régulièrement dans le Centre ? L'approvisionnement des usines en matières premières et la répartition des produits fabriqués représentent des échanges dont l'ensemble constitue de modestes tonnages.

1° *Satisfaction des besoins des entreprises.*

L'analyse des mouvements de marchandises nécessaires au fonctionnement des entreprises montre les conditions dans lesquelles le réseau de transport répond aux besoins de l'économie ; elle permet de définir l'originalité de cet ensemble régional au point de vue de la nature de ses activités industrielles et commerciales, en révélant la faiblesse relative du volume global des échanges.

Les industries du papier sont prospères dans le Limousin, les Charentes et la Touraine : elles fournissent une gamme étendue de produits depuis le papier de luxe jusqu'aux divers modèles de cartonnages, mais le trafic de chaque usine exige des tonnages équivalents, souvent à moins d'un train par mois. En outre, la diversité des origines et des destinations des marchandises exclut tout courant de trafic puissant, et complique l'organisation des transports. La même observation est valable pour la Manufacture des Tabacs de Châteauroux (54). La production de l'entreprise Progil à Condat-le-Lardin s'élève annuellement à quelques milliers de tonnes de produits variés dont la dispersion à travers la France exclut la formation de courants de trafic continus : les papiers gagnent Angoulême, Clermont-Ferrand, Nantes, Lyon ou Paris, la cellulose est destinée à Vienne, Lyon ou Saint-Marcel-les-Annonay, les extraits tannants sont expédiés à Châteaurenault, Limoges, Marseille ou Lille.

Les industries du caoutchouc, plus exigeantes en matières premières et en combustibles, déterminent des trafics plus réguliers et volumineux. Les arrivages moyens annuels aux usines Dunlop à Montluçon s'élèvent à 75.000 tonnes par voie ferrée et 6.400 tonnes par route. Les camions transportent en quantité égale des produits chimiques et textiles, d'une part, et du caoutchouc d'autre part. Le noir de fumée provient des raffineries du Golfe du Mexique ; La Rochelle détient le monopole de ces importations pour Dunlop et Michelin dont la con-

(53) ROQUES [123] signale chaque mois 600 trains pour les usines métallurgiques de Lorraine même (distance moyenne 42 km), 300 vers le Nord (265 km), 300 vers Liège et Charleroi (52 km en France), 400 vers la Sarre (90 km en France), 50 vers le Luxembourg (65 km en France).

(54) Trafic ferroviaire mensuel moyen en 1950 de la Papeterie de Navarre à Saint-Léonard : 508 T. ; arrivages 291 T. (papier à imprimer 92 T. ; carton 24 T. ; houille 41 T. ; sulfate 22 T. ; caséine 15 T. ; kaolin 39 T. ; vieux papiers 58 T. ; expéditions 217 T. (papiers à imprimer et pour éditions de luxe ; étiquettes de boîtes de conserves). Une autre papeterie de Saint-Léonard a un trafic global mensuel de 284 T. ; une de Châteauneuf-la-Forêt 708 T. La manufacture de Châteauroux reçoit 413 T. de tabac, 130 T. de houille, 103 T. de papier et divers ; elle expédie 389 T.

sommatation est de 18.000 tonnes. Les expéditions de pneumatiques atteignent près de 30.000 tonnes dont le quart est envoyé par route ; elles sont dirigées vers les dépôts de vente de Paris, Bordeaux ou Tours ou vers les usines des constructeurs à Suresnes, Puteaux, Montbéliard ou Vénissieux.

Des entreprises à caractère commercial peuvent être génératrices de mouvements actifs si elles assurent le conditionnement et la distribution des produits dans une zone étendue. La Société Liotard reçoit à Saint-Pierre-des-Corps des wagons-citernes de gaz butane en provenance de Saint-Girons-Boussens (environ 5.000 tonnes), de Pas-des-Lanciers - étang de Berre (1.400 tonnes), du Havre, de Donges et de Petit-Quevilly (2.400 tonnes). Après la mise en bouteilles, le produit est soit envoyé dans des dépôts de vente de Tours et des environs, soit réexpédié par wagons vers des centres de redistribution plus éloignés. Ce dernier trafic représente près de 7.000 tonnes par an (55) et correspond à l'envoi quotidien de 200 à 300 bouteilles ; il progresse sans cesse.

A travers la diversité des activités, et malgré des oppositions sensibles, les tonnages mis en circulation sont faibles à côté de ceux que suppose la marche de la grande industrie lourde. Aussi la circulation routière peut-elle satisfaire une large part des trafics nécessaires à la vie industrielle.

Le matériel privé assure les services de camionnage propres à la marche des entreprises, mais son activité dépasse aujourd'hui ce cadre restreint : il effectue des transports lointains dont on ne peut toujours apprécier l'ampleur comme nous avons pu le faire pour Dunlop ; aussi les indications sur la capacité de transport des véhicules d'une entreprise doivent-elles être retenues pour apprécier leur fonction économique. La fabrique de carbure de calcium d'Allasac utilise deux camions de 10 et 5 tonnes. La première fabrique de papier de Brive possède deux camions de 6 tonnes, une benne basculante de même contenance, deux remorques et un tracteur ; une entreprise analogue d'Uzerche dispose de sept camions de 5 tonnes. L'appel aux transporteurs publics renforce la possibilité d'accroître le volume des acheminements par route : l'essence et le fuel de Donges sont envoyés vers l'arrière-pays davantage par camions-citernes que par wagons (56). Les marchandises entrées ou sorties par les ports de la Gironde utilisent largement le transport routier pour leur circulation continentale ; ce dernier assure généralement plus de la moitié des échanges (57). Cela ne surprend pas pour nombre d'industries groupées à proximité des ports, notamment à Bordeaux et dont l'activité alimente ou absorbe une grande part des mouvements maritimes. Mais cela reste valable pour de multiples entreprises dans un rayon de 150 à 200 kilomètres et même plus.

(55) Le tonnage représente le poids du gaz et des bouteilles.

(56) PAVARD-CHARAUD [326].

(57) Pourcentage du tonnage des marchandises acheminées par route (1951). Importations : Pâtes de cellulose (44 %), Charbon (52 %). Essences (65 %), Bois coloniaux (79 %), Soufre (90 %), Phosphates naturels et pyrites (100 %). Exportations : Talc (18 %), Automobiles (51 %), Poteaux de mines (91 %), Bois débités et sciés (96 %), Ferrailles et Rails (97 %), Ciment (99,3 %), Engrais et superphosphates (100 %).

L'enquête de 1952 (58) confirme que les produits industriels sont fréquemment transportés à assez grande distance par route : le parcours moyen d'une tonne est de 46 km. pour les chaux, ciments et plâtres, 54,7 km. pour les textiles, 55,6 km. pour les poutrelles et rails, 56,7 km. pour la pâte à papier, 681 km. pour les produits chimiques et 78,7 km. pour les pneumatiques et le caoutchouc. Les marchandises lourdes et de faible valeur sont seules à utiliser l'automobile presque exclusivement pour le camionnage ; cela se traduit dans la faiblesse du parcours moyen d'une tonne qui s'abaisse à 10,8 km. pour les charbons et 8,3 km. pour les minerais ferreux et autres ; même pour ces produits pondéreux des exemples de transport à grande distance peuvent être signalés.

2° *Les combustibles.*

Le rôle tenu par la houille dans l'ensemble du trafic ferroviaire mérite qu'on lui consacre la première place : ses mouvements représentent 28 % du tonnage total des marchandises transportées et 21 % des recettes par wagon. Le chemin de fer est préservé, dans le Centre et le Centre-Ouest, de la concurrence de la voie d'eau, si vive dans le Nord et l'Est de la France.

a) Les combustibles solides : la dispersion des courants de trafic.

Les mines du Centre, dont la production était regardée comme fondamentale lors de la construction du réseau ferré, ont aujourd'hui une place réduite dans l'économie nationale ; certaines ont cessé toute activité, d'autres sont menacées de le faire. Quelques-unes sont à l'origine d'expéditions dont le volume est encore appréciable. La production de la mine de Saint-Eloy - La Bouble permet, en 1951, un chargement de 411.034 tonnes. 14 % sont réservés aux usages propres du chemin de fer et acheminés vers les dépôts proches de Gannat, Saint-Germain-des-Fossés et Clermont-Ferrand. Un fort tonnage est conduit par trains complets jusqu'aux centrales thermiques parisiennes ; un téléphérique de 10 kilomètres ravitaille la centrale du Pont-de-Menat sur les bords de la Sioule ; l'usine thermique, localisée sur les Mines de la Bouble, s'approvisionne sur place. Les expéditions des mines de Chamblet et Commentry s'élèvent à 80.000 tonnes ; 30 % sont utilisés par la S.N.C.F., notamment à Vierzon et Montluçon, dont les industries absorbent le reste de la production. La mine de Bosmoreau expédie à une clientèle qui est formée par des industriels du Lyonnais, du Berry et du Limousin. Les mines de Lavaveix alimentent un trafic décroissant ; il était encore de 46.359 tonnes en 1951, dont 18 % pour les besoins de l'exploitation ferroviaire. La faiblesse des tonnages enregistrés par les gares de Bézenet (5.110 tonnes) et de Doyet (4.280 tonnes) faisait entrevoir l'agonie des mines de l'Allier. Les houillères de l'Ouest (bassin de Faymoreau) fournissent une faible quantité de produits, 17.000 tonnes en 1954, utilisés dans les usines de conserves ou de textiles du Choletais ou même dans les cimenteries de La Couronne. La cokerie de Montluçon remet au chemin de fer 32.231 tonnes en 1951 ; la majeure partie des envois

(58) [148].

est destinée à Chasse ; le tiers restant est réparti entre une quarantaine de destinations par rame de quelques wagons ; on chercherait vainement une régularité dans les courants de trafic d'une année à l'autre : Toulouse reçoit 6.348 tonnes une année et rien la suivante.

Le trafic diminue devant les difficultés d'exploitation propres aux houillères du Centre ; l'absence totale de renouvellement de leur équipement les condamne sans rémission. L'affaiblissement de la production locale favorise l'achat des charbons dans d'autres bassins.

Decazeville expédie une partie de sa production aux établissements industriels de La Couronne. Le bassin des Cévennes, très fortement concurrencé dans ses ventes vers le Midi méditerranéen par l'utilisation du fuel cherche des débouchés dans le Poitou, le Berry, la Touraine, le Limousin et le Périgord ; il y envoie surtout des boulets destinés aux foyers domestiques. Les Houillères du Nord et du Pas-de-Calais vendent du charbon le long de l'axe ferroviaire Paris-Bordeaux. Des trains complets approvisionnent Tours, Poitiers ; les wagons qui les composent sont réexpédiés dans une zone de cinquante kilomètres environ autour des villes. La gare de Poitiers reçoit de 4.000 à 8.000 tonnes de houille par mois, suivant les saisons.

Les importations avaient une grande part dans l'approvisionnement avant-guerre. Les houilles anglaises arrivées à Rouen étaient largement réparties dans le Centre (59). L'Angleterre est à la veille de suspendre toutes ses exportations ; les progrès de la production française et de l'utilisation de nouvelles sources d'énergie réduisent le volume des tonnages débarqués dans les ports. Nantes reçoit 300.000 tonnes en 1952, Bordeaux 317.491 tonnes. La S.N.C.F. (60) et les industries de l'arrière-pays assez proches des ports consomment ces produits. Les cargaisons débarquées à La Rochelle (156.000 tonnes) sont traitées dans les usines locales d'agglomérés avant d'être livrées aux consommateurs, en tête desquels nous trouvons encore les chemins de fer.

Des industries de plus en plus nombreuses emploient le fuel. Cette orientation réduit les échanges charbonniers par voie ferrée : un récent rapport chiffre à 200.000 tonnes les pertes de trafic déterminées par ce changement de technique fréquent dans les usines girondines, comme il l'est dans celles des environs de Marseille. Les trains amenaient la houille des Mines du Centre ou du bassin de Carmaux-Albi. Les zones portuaires ne sont pas seules à subir cette évolution qui affecte de multiples entreprises et détermine de nouvelles réductions de l'activité ferroviaire : les usines textiles Balsan à Châteauroux consommaient annuellement 7.000 tonnes de charbon transportées par voie ferrée ; le nouvel équipement énergétique les conduit à l'utilisation de 3.000 tonnes de fuel dont une partie est acheminée par route. L'usage de l'électricité tend à la suppression sans compensation d'une part des échanges, mais elle entraîne l'établissement de puissants courants de trafic entre les mines et les centrales thermiques.

Le mécanisme de distribution du charbon conduit les wagons complets soit sur les embranchements particuliers des consommateurs ou

(59) DEBORD [313]. Voir particulièrement la carte où figurent les tonnages consommés dans chaque département.

(60) La S.N.C.F. consomme 20 % des importations bordelaises.

des revendeurs, soit à une gare toute proche de leur chantier. Le camionnage est normalement assuré par route. On ne saurait parler de concurrence. Cette dernière existe cependant sur des relations à grande distance ; elle est rare, mais elle mérite d'être signalée parce que son développement indique peut-être que les trafics restés jusqu'alors du domaine exclusif du chemin de fer vont être à leur tour l'enjeu d'épuisantes luttes tarifaires. Les charbons débarqués à Nantes sont répartis à travers toute la Bretagne ; la route assure la majeure partie des acheminements (61). Un trafic trimestriel moyen de 1.000 tonnes s'établit entre La Rochelle, Tonnay et divers points du département de la Vienne. Les tuileries de Roumazières et Fontafie reçoivent par camion 60 % des charbons qu'elles consomment. Ils viennent de Bosmoreau et surtout de Nantes. Les véhicules livrent les tuiles directement aux chantiers de reconstruction, si nombreux en Bretagne, et chargent la houille au retour.

* * *

Le trafic régional de la houille faiblit, mais il est encore important ; il est diffus et ne détermine pas des échanges comparables à ceux qui naissent dans le Nord et le Pas-de-Calais où chaque jour 60 à 80 trains sont chargés (62). Les conditions locales de la production du charbon, et plus encore la nature des entreprises industrielles consommatrices, excluent l'établissement de courants simples et rythmés qui concrétisent la régularité des tonnages transportés.

Combustibles liquides : primauté du trafic routier.

Les grands courants de trafic de houille circulent au nord de la région étudiée ; ils se trouvent au sud pour le pétrole brut (63). Entre Loire et Dordogne, seuls se posent les problèmes d'acheminement des carburants des raffineries aux dépôts régionaux de distribution. Le territoire français est divisé en zones ; chacune est ravitaillée par un ou deux centres, soit lieu de raffinage, soit point normal d'importation (64). On détermine pour chaque secteur les points d'où le prix de revient

(61) Indications sur l'évacuation des charbons importés par Nantes en 1951-52 d'après le rapport de la Chambre de Commerce (en pourcentage) :

Destination	Route	Fer	Eau	Destination	Route	Fer	Eau
Saint-Brieuc	100	—	—	Saint-Nazaire	83	17	—
Morlaix	100	—	—	Lorient	80	20	—
Quimper	100	—	—	Les Sables	72	26	2
Brest	88	10	2	Saint-Malo	63	32	5

(62) ROQUES [122].

(63) DUCHEMIN [316].

(64) La Rochelle-La Pallice ne possède pas de raffinerie. L'essence y vient moins de l'étranger que par cabotage des estuaires de la Loire, de la Seine et de la Gironde. Le parcours supplémentaire n'intervient pas dans la fixation de l'aire de distribution de La Rochelle qui est un point normal d'importation ; l'essence débarquée y est taxée au prix de sortie de la raffinerie. Il n'en va pas de même des ports comme Arcachon, Les Sables ou Bayonne approvisionnés par mer au départ de La Rochelle.

du transport est le plus bas ; ainsi sont définies les limites de l'aire de vente de chaque raffinerie ou port d'importation reconnu (65).

Le trafic ferroviaire est faible : le tonnage transporté annuellement sur l'ensemble de la région Sud-Ouest est de 31.363 tonnes d'essence, 42.826 tonnes de fuel-oil, 8.767 tonnes de gas-oil (66). Le trafic routier est considérable (67). Les bourgs de Chauvigny, Saint-Savin et Saint-Gaultier sont secoués chaque nuit par le passage de camions gros porteurs de La Pallice ravitaillant les dépôts de Bourges et de Châteauroux. Si ce dernier est en partie alimenté par la voie ferrée, ceux de La Souterraine et de Mignaloux-Nouaillé sont approvisionnés uniquement par route. Le volume des échanges assurés nous échappe dans la mesure où il est le fait de transporteurs privés ou de transporteurs publics travaillant avec un contrat les liant à une société (68). Nous n'en connaissons donc qu'une faible fraction. Même ainsi, le trafic annuel ressort à 46.620 tonnes pour les transports au départ de la Gironde, la Charente-Maritime et la Loire-Atlantique (69). Les véhicules qui assurent ces mouvements ont une circulation régulière : un transporteur de la Vienne achemine en moyenne, un jour sur deux, 15 tonnes de carburant au départ de Donges (70) : son activité est plus grande certains mois.

Les transports routiers n'ont pas en face d'eux, comme dans la France septentrionale, un réseau de navigation intérieur développé, permettant le déplacement à bon marché des produits pétroliers ; aussi, ils peuvent avoir un rôle primordial dans les échanges à grande distance ; ils ne se bornent plus à la simple distribution régionale qu'ils pratiquaient il y a une quinzaine d'années (71).

3° *Matériaux de construction et d'entretien des routes* (fig. 64).

Les tuiles et les ardoises pour les toitures, les briques, chaux, ciments, carreaux, moellons, pierres de taille, marbre, plâtres, sables, pavés, pierres à macadam, pouzzolanes sont extraits du sol ou fabriqués dans les usines du Centre. Ils alimentent un trafic très puissant. La capacité

(65) Ainsi Donges et La Pallice participent en commun au ravitaillement de la Vendée, des Deux-Sèvres, de l'Indre et du Cher. La zone de La Pallice s'étend jusqu'au Puy-de-Dôme, la Haute-Vienne et la Nièvre.

(66) Nous ne tenons pas compte du trafic de pétrole brut qui n'intéresse pas la région.

(67) PAVARD-CHARAUD [362].

(68) La législation assimile au transport privé, celui qui est effectué par un transporteur public ayant loué pour une certaine durée son véhicule mis exclusivement à la disposition d'une entreprise pour ses seuls besoins.

(69) Le chiffre annuel indique un ordre de grandeur obtenu en multipliant par quatre le trafic trimestriel ; il est inférieur à la réalité, le quatrième trimestre n'étant pas celui du maximum de consommation. Le tonnage expédié s'élève à 6.500 T. en Gironde à destination des départements sublimitrophes, à 4.645 T. en Charente-Maritime à destination de la Vienne, l'Indre, le Cher, la Haute-Vienne, à 510 T. en Loire-Atlantique à destination du Maine-et-Loire. On peut noter en outre l'envoi de 317 T. de la Seine-Maritime au Cher, et 327 T. de l'Yonne au Cher.

(70) Nous indiquons les voyages de ce transporteur en janvier 1951. Livraison faite à Angers le 2, à La Roche-sur-Yon les 3, 4, 5 et 8, à Rennes, le 9, à La Roche-sur-Yon les 10, 11, 12, 15, 18, 21, 23 et 25, à Châteauroux le 26.

(71) CLOZIER [166].

de production des carrières et des entreprises, leur localisation, déterminent le nombre et l'importance des centres expéditeurs (72). Les matériaux de construction sont répartis à travers la France et principalement dirigés vers les régions sinistrées par la guerre et les grandes villes. L'ouverture de chantiers de travaux publics provoque des courants spéciaux ; la construction et l'entretien des barrages de Bort, du Chastang et de Peyrat-le-Château ont amené un grand trafic de ciment dans les gares de Bort, Antignac, Corrèze et Eymoutiers. Le revêtement des routes et des rues fait plus appel aujourd'hui au goudron et au ciment qu'aux pavés ; en outre, les restrictions de crédits freinent les travaux de voirie et les paveurs qualifiés sont rares. Ces conditions entraînent la diminution régulière des tonnages de pavés de pierre expédiés qui s'élevait encore à 21.591 tonnes au départ de quelques gares de la Creuse. Les pierres à macadam sont très recherchées ; la Creuse en expédie 32.000 tonnes ; les carrières de Pagnac, dans le Limousin, alimentent une activité d'une régularité remarquable ; elles remettent



Fig 64. Trafic du ciment, de la chaux, des matériaux de construction et d'empierrement

Principaux centres d'expédition :

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| ▲ ciment | ● pouzzolane |
| ● pierres à macadam et pavés | □ ardoises, tuiles, briques |
| ✕ chaux | |

Les matériaux de construction sont expédiés vers les grands centres urbains et les régions sinistrées ; les centres d'expédition, en nombre limité, correspondent aux grandes carrières d'extraction et aux usines de production.

(72) Expéditions annuelles par voie ferrée : Briqueteries et Tuileries charentaises, 30.000 T. ; Chaux : Terrasson et Excideuil (20.000 T.), La Guerche (12.000 T.), Trogues (17.900 T.) ; Ciment : La Couronne (105.000 T.), Lormont (98.000 T.), La Guerche (93.000 T.).

PROGRAMME DES TRAINS COMPLETS DE 760 TONNES DE CHARGE UTILE
 AU DEPART DE LA CARRIERE DE PAGNAC
 (pierres à macadam)

Date de départ des trains	Gares destinataires	Tonnage	Date de départ des trains	Gares destinataires	Tonnage
1/6/54	<i>Somme</i> Poix Namps-Quevauvilliers .. Corbie	480 100 180	10/6/54	<i>Pas-de-Calais</i> Vitry-en-Artois Boisieux-au-Mont	650 110
2/6/54	<i>Somme</i> Beaucourt Albert Mérocourt-Ribemont .. Bouquemaison	160 100 250 250	11/6/54	<i>Somme</i> Poix Canaples	480 280
3/6/54	<i>Pas-de-Calais</i>		12/6/54	<i>Pas-de-Calais</i> Vitry-en-Artois Boisieux-au-Mont	650 110
			15/6/54	<i>Pas-de-Calais</i> Carvin	760

5/6/54	Poix Namps-Quevauvillers .. Fienvillers-Candas ... <i>Pas-de-Calais</i> Vitry-en-Artois Bapaume Frémicourt <i>Somme</i> Bouquemaison Curchy Poix <i>Loiret</i> ? <i>Somme</i> Poix Canaples	480 200 80 220 80 40 150 20 250 760 480 280	19/6/54 22/6/54 23/6/54 26/6/54 28/6/54 29/6/54 30/6/54	<i>Somme</i> Canaples Fouilloy (Oise) St-Léger-les-Domar .. Flesselles <i>Pas-de-Calais</i> Carvin <i>Somme</i> Vieux Rouen Bertangles Famechon <i>Pas-de-Calais</i> Carvin <i>Oise</i> ? <i>Oise</i> ? <i>Pas-de-Calais</i> Carvin	340 220 150 50 760 160 200 400 760 760 760 760
--------	--	--	---	---	---

TABLEAU RESUMANT LE TRAFIC ROUTIER A GRANDE DISTANCE
DES MATERIAUX D'EMPRIEREMENT, DE CONSTRUCTION, DE TOITURE (4^e TRIMESTRE 1954)

I — Mouvements au départ de la Région parisienne :				III — Mouvements interdépartementaux :			
Départements destinataires **	Tonnage	Indication du chargement *		Départements d'origine	Départements destinataires **	Tonnage	Indication du chargement *
Corrèze	1.260 T	—		Creuse	Divers	126 T	Bordures de trottoirs
Creuse	237 T	Plâtre		Nord	} Loir-et-Cher	76 T	—
Loir-et-Cher	1.952 T	—		Vienne		50 T	—
Maine-et-Loire	973 T	Ciment		Doubs		13 T	—
Charente	800 T	Plâtre		Deux-Sèvres	Loire-Atlantique	1.143 T	Tuiles, briques, poteries
Charente-Maritime	230 T	—		Maine-et-Loire	Départements bretons	144 T	
Indre-et-Loire	200 T	Plâtre et sable		—	Nord	90 T	Ardoises
Dordogne	558 T	Ciment, chaux, plâtre		—	Le Havre	54 T	
Cher	186 T	Plâtre		Basses-Pyrénées	Gironde	100 T	—
Vendée	651 T	—		Gironde	Corrèze	420 T	—
	320 T	Plâtre		Gironde	Divers centres et Aquitaine	—	—
				Gironde	Charente	3.666 T	—
				Charente	Vendée	460 T	—
				Charente	Gironde	17 T	Tuiles
				Charente	Vendée	3.263 T	—
				»	Loire-Atlantique	475 T	Ciment
				»	Corrèze	1.194 T	—
				»	Creuse	420 T	—
				»	Maine-et-Loire	749 T	Ciment, chaux
				Dordogne	Creuse	291 T	Ciment
				Cher	Nord	99 T	Ciment, chaux
				»	Indre-et-Loire	42 T	—
				»	Oise	12 T	—
				Isère	Allier	12 T	—
				Indre-et-Loire	Vendée	400 T	—
						35 T	—

II — Mouvements vers la Région parisienne :			
Départements d'origine	Tonnage	Indication du chargement *	
Loir-et-Cher	34 T	—	
Maine-et-Loire	68 T	Tuiles, briques, poteries	
Maine-et-Loire	110 T	Ardoises	
Charente	125 T	—	
Cher	480 T	—	

II — Mouvements vers la Région parisienne :

Départements d'origine	Tonnage	Indication du chargement *
Loir-et-Cher	34 T	—
Maine-et-Loire	68 T	Tuiles, briques, poteries
Maine-et-Loire	110 T	Ardoises
Charente	125 T	—
Cher	480 T	—

* Nous n'avons rien porté lorsque la formule vague de matériaux de construction était la seule dont nous disposions.
 ** L'Indre et le Puy-de-Dôme reçoivent certainement des produits, mais les autorisations ne portent pas d'indications précises.

185.000 tonnes à la gare de Verneuil-sur-Vienne. Des trains complets assurent l'acheminement : le programme de juin 1954 indique les principales directions suivies par les vingt trains de 760 tonnes prévus (Tableau 5 pages 454-455).

Des courants aussi puissants et réguliers sont l'exception pour ces trafics intensément soumis à la concurrence des autres moyens de transport. L'usine de Beffes, près de La Guerche, ne confie que 30 % de sa production de chaux et ciment au rail, contre 50 % au canal et 20 % à la route. La présence de la voie d'eau limite la part du camion. Il en est de même dans la Basse-Loire en aval des Ponts-de-Cé : les matériaux de construction représentent l'essentiel des tonnages transportés par eau. Les services du cabotage sont utilisés lorsque cela est possible : Bordeaux expédie plusieurs milliers de tonnes de ciment vers les ports bretons.

Le trafic routier des matériaux de construction, chaux, ciments et plâtres, représente 37,4 % du tonnage transporté et 38,1 du tonnage kilométrique assuré en navettes permanentes (73). L'importance des acheminements à grande distance se traduit dans les chiffres. Ces marchandises constituent 16,8 % du tonnage transporté à 150 kilomètres, et encore 8,1 % de celui destiné à des parcours compris entre 150 et 400 kilomètres. L'observation de la circulation régionale confirme ces vues : les échanges portant sur l'ensemble de ces produits sont de 26.326 tonnes pour trois mois ; 29 % d'entre eux ont Paris pour point de départ ou arrivée. Les autres mouvements ont des directions variées et intéressent des volumes très divers de matériaux. Leur complexité souligne le nombre des relations établies par les camions. (Cf. page 456 le tableau du trafic routier à grande distance).

Malgré la place tenue par le trafic dépendant de Paris, les relations interrégionales l'emportent : leur multiplicité est telle qu'on a peine à y déceler des courants majeurs et permanents. Nous mesurons la force de la concurrence routière, surtout si nous tenons compte de l'énorme masse des transports accomplis dans le parc bien équipé des entreprises de construction et de travaux publics.

4° *Les trafics liés à l'industrie métallurgique.*

Les minerais sont exclusivement transportés par voie ferrée. L'exploitation minière est ralentie dans les régions du Centre. Les minerais de fer du Bas-Berry sont encore exploités à Cheniers et à Chaillac ; vingt kilomètres séparent ces mines des gares les plus proches, respectivement celles de La Trimouille et Celon : 10.000 tonnes par an sont expédiées vers Le Boucau ou vers Givors ; la Belgique a procédé à quelques achats en 1953. Le wolfram est exploité à Puy-les-Vignes, à six kilomètres de Saint-Léonard-de-Noblat. Le tungstène est indispensable à la fabrication des aciers à coupe rapide. La valeur commerciale des minerais est élevée, environ 1.000.000 de francs la tonne, contre 700 francs

(73) L'enquête de 1952 désignait sous cette appellation « tout transport effectué à l'aide d'un véhicule dont la charge utile est inférieure au tonnage à transporter » et nécessitant donc plusieurs voyages. C'est un cas fréquent pour l'approvisionnement d'un chantier.

à la minette lorraine (74). Malgré cela, l'exploitation est en voie d'abandon ; 300 ouvriers sont partis sur 350 (75) et 114 tonnes seulement ont été expédiées en 1951. Les mines de Louroux-de-Bouble ont une production supérieure et leurs envois atteignent 352 tonnes.

Deux courants réguliers intéressant la région permettent le ravitaillement d'entreprises métallurgiques : 15.000 à 25.000 tonnes de blandes grillées sont acheminées de Tonnay-Charente à l'usine de Viviez produisant du zinc ; l'usine Cégédur du Palais reçoit du cuivre du Congo belge qui, débarqué à Anvers, emprunte la voie d'eau jusqu'à Ivry puis le rail jusqu'au faubourg de Limoges. Les minerais importés par Nantes (3.126 tonnes en 1952) sont destinés aux usines locales.

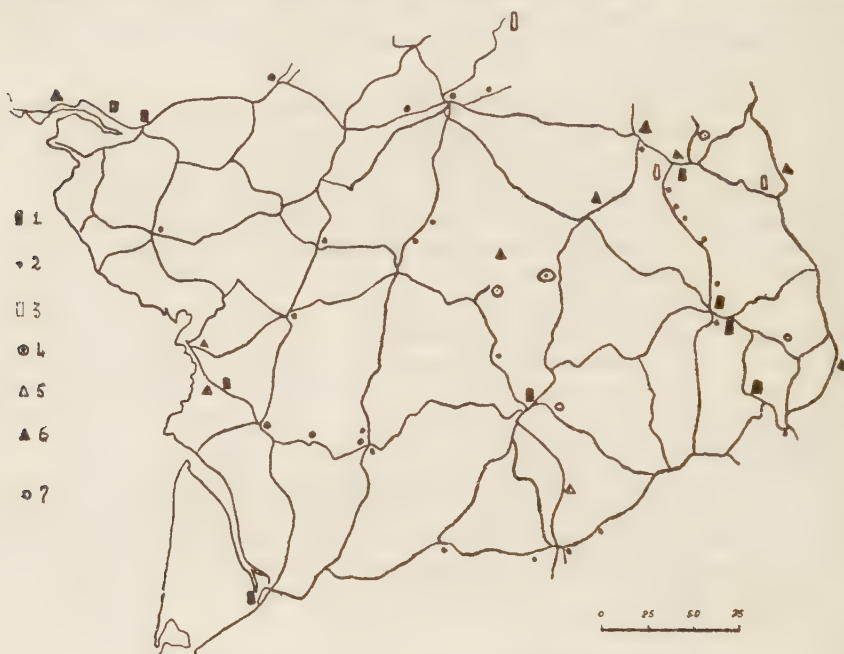


Fig. 65. - Principaux centres d'expédition des trafics métallurgiques

1. Métaux élaborés, charpentes, demi-produits, fonderie, ferblanterie.
2. Clouterie, Tréfilerie, Petite métallurgie diverse (paumelles, socs, fers à chevaux...).
3. Appareils de chauffage.
4. Minerais de Fer.
5. Tuyauterie de plomb.
6. Cycles, matériel agricole, industries de l'aéronautique, de la construction navale et du matériel ferroviaire.
7. Wolfram.

L'industrie métallurgique provoque des échanges de nature et de direction très variées assurés par la voie ferrée ou par la route. La métallurgie régionale compte de nombreuses entreprises, mais trois foyers principaux assurent l'essentiel de la production (fig. 65).

(74) Prix de 1953 dans ROQUES [123].

(75) Renseignements fournis par l'inspection du trafic S.N.C.F. de Limoges.

Le trafic ferroviaire est très volumineux. La région de Montluçon avec les industries de la ville et des environs, Commentry, les Trillers, expédie près de 90.000 tonnes, dont 47 % d'acier en lingots, 20,7 % de tôles d'acier, 20,2 % de demi-produits métallurgiques et 9 % de fonte moulée. Le Berry offre des productions diverses au départ d'une série d'usines géographiquement dispersées : la vallée du Cher entre Saint-Amand et Vierzon, avec les usines de Bigny et Saint-Florent et le centre isolé de La Guerche sur l'Aubois fournissent annuellement plus de 50.000 tonnes aux chemins de fer. Les expéditions de Vierzon représentent près de la moitié du trafic (23.800 tonnes) et sont constituées de 45 % de fil de fer, 35 % de machines agricoles, 15 % de tracteurs agricoles et 5 % de clous, pointes et rivets. Saint-Florent remet au chemin de fer plus de 9.000 tonnes d'appareils de chauffage, et Bigny près de 9.000 tonnes de fil de fer. En outre, le matériel d'artillerie expédié au départ de Bourges dépasse 5.000 tonnes, le matériel militaire envoyé par les ateliers de réparation de Neuvy-Pailloux 7.000 tonnes. La Basse-Loire concentre une importante activité métallurgique. L'usine de Basse-Indre expédie plusieurs dizaines de milliers de tonnes de fer blanc pour la fabrication d'emballages métalliques, notamment à destination des usines bretonnes. Les boîtes sont ultérieurement envoyées aux conserveries de diverses régions françaises. L'usine de Couéron expédie environ 3.000 tonnes de plombs ouvrés et de cuivres et alliages sous forme de tuyaux, tubes et fils à destination d'entreprises réparties sur l'ensemble du territoire français. De nombreuses entreprises isolées déterminent aussi un trafic permanent au départ des gares qui les desservent ; les plus importantes remettent au chemin de fer 25.000 tonnes de demi-produits aux Ancizes, 13.000 tonnes de cuivre raffiné au Palais, plus de 6.000 tonnes de boîtes de fer blanc à Périgueux, et 3.000 tonnes de tuyaux de plomb à Uzerche. Des usines moyennes réparties à travers la Touraine, le Poitou et le Périgord alimentent encore des expéditions d'objets différenciés, dont le tonnage annuel s'échelonne entre 300 et 1.500 tonnes : la Rivière de Mansac (pauelles), Bellac (chaines), Joué-les-Tours (câbles électriques), La Tricherie et Périgueux (fil de fer, clous, pointes et rivets), Amboise (pressoirs destinés au Midi et à l'Afrique du Nord), Langeais (mouvements de charrue à tracteur pour le Roussillon et le Languedoc). On y rattachera les expéditions de cycles Dilecta au départ du Blanc. 8.000 tonnes de rails et charpentes, débarqués à Bordeaux, empruntent la voie ferrée pour des destinations proches.

Les transports routiers exercent une concurrence efficace sur la circulation des produits métallurgiques, car l'industrie régionale ne suppose pas des envois massifs pour son approvisionnement. La diversité des directions prises par la production favorise aussi l'utilisation de la route. Les camions transportent 14.311 tonnes, dont 46,6 % en direction ou en provenance de l'Est et du Nord et 34,3 % de la région parisienne. Les relations les plus suivies unissent l'Allier au Nord (1.615 tonnes) et le Nord et l'Est à la Gironde (3.622 tonnes). Les autres sont infiniment plus fractionnées. Leur connaissance permet de mesurer l'ampleur et la complexité des échanges réalisés. (Cf. tableau p. 460-461). A ces trafics s'ajoutent ceux qu'accomplissent les camions de Paris,

TRAFIC ROUTIER A GRANDE DISTANCE DES PRODUITS METALLURGIQUES AU COURS DU 4^e TRIMESTRE 1954

I — *Mouvements en relation avec les régions du Nord et de l'Est :*

Au départ de ces régions vers	Tonnage	Indication de la marchandise *	A destination de ces régions en provenance de	Tonnage	Indication de la marchandise *
Maine-et-Loire	38	Fers-aciers	Loir-et-Cher	168	—
Maine-et-Loire	130	Métaux			
Loire-Atlantique	40	Pièces mécaniques	Maine-et-Loire	116	Fers, aciers
Gironde	3.155	Pièces mécaniques			
Gironde	467	Quincaillerie	Gironde	600	—
Indre-et-Loire	225	Fontes, fer, tôles			
Cher	96	Tubes profilés	Allier	1.615	Tôles
Cher	24	Quincaillerie, articles de ménage			

II — *Mouvements interdépartementaux divers :*

Départements d'origine	Départements destinataires	Tonnage	Nature de la Marchandise
Maine-et-Loire	Gironde	108	Fers, aciers
Maine-et-Loire	Rhône	240	Fers, aciers et métaux
Maine-et-Loire	Bouches-du-Rhône	24	Fers, aciers
Loire-Atlantique	Seine-Maritime	60	Métaux
Loire-Atlantique	Aisne		
Loire-Atlantique	Finistère		
Loire-Atlantique	Cher		
Loire-Atlantique	Charente	167	Pièces mécaniques
Loire-Atlantique	Orne		
Aisne	Loire-Atlantique	47	Métaux
Oise	Indre-et-Loire	28	Pièces mécaniques
		124	

Cher	Haute-Garonne	65	}	Tubes et profilés
Cher	Bouches-du-Rhône	37		
Cher	Indre-et-Loire	23		
Cher	Calvados	18		
Cher	Indre-et-Loire	3		
Cher	Loire-Atlantique	50	}	Quincaillerie
Rhône	Cher	21		Pièces mécaniques
Côte-d'Or	Cher	78		Tubes profilés
Gironde	Cher	10		Machines et pièces de machines
Aube	Cher	29		Matériel automobiles, avions
		6		Quincaillerie
		5		

III — Mouvements en relation avec la région parisienne :

De la région parisienne vers	Tonnage	Indication de la marchandise	Vers la région parisienne en provenance de :	Tonnage	Indication de la marchandise
Loir-et-Cher	535	Fers, aciers	Loir-et-Cher	200	Métaux
Maine-et-Loire	209	Déchets de cuivre	Maine-et-Loire	180	—
Maine-et-Loire	340	Métaux	Maine-et-Loire	150	Laitons, lingots
Maine-et-Loire	54	Pièces mécaniques	Loire-Atlantique	440	Métaux
Loire-Intérieure	80	Fontes, fers, tôles	Indre-et-Loire	112	Fontes, fers, tôles
Indre-et-Loire	115	Tubes profilés	Allier	145	Pièces mécaniques
Cher	411	Machines, pièces de machines	Cher	280	Machines, pièces de machines
Cher	380	Matériel d'automobile et aviation	Cher	457	chines
Cher	22	Quincaillerie, articles de ménage	Cher	236	Tubes profilés
Cher	3		Cher	42	Quincaillerie
			Cher	3	Matériel d'aviation et automobiles

• N'est pas indiquée si la mention figurant sur l'autorisation porte le terme imprécis de produits métallurgiques.

Marseille, Lyon ou l'Est, ceux aussi qu'assure le matériel des firmes privées ; les expéditions par voie ferrée ne font pas mention des pièces pour automobiles destinées aux usines parisiennes ; bien des entreprises travaillent comme sous traitant des grandes maisons : carrosserie pour Panhard à Saint-Florent, vilebrequins pour Ford à Bourges. Ce matériel est acheminé vers les chaînes de montage en partie par des véhicules possédés par ces sociétés. Le trafic métallurgique routier à grande distance doit dépasser dans le secteur intéressé les 100.000 tonnes par an. Il est vrai que les caractères de l'économie industrielle y sont plus favorables à l'utilisation du camion que ceux des grands centres de production sidérurgique les plus puissants de notre pays.

5° *Le Bois : répartition du trafic entre rail et route en fonction des distances.*

Le bois est chargé sur des camions au lieu même de sa production, coupes forestières ou exploitations rurales. Il est conduit directement aux scieries proches ou aux gares voisines. Le trafic sur petit parcours est, en fait, réservé aux transporteurs routiers. Le parcours moyen d'une tonne de bois d'œuvre est de 27,2 kilomètres.

Le transport des bois à grande distance met en circulation des tonnages élevés. Les statistiques ferroviaires font état de 155.000 tonnes de bois pour extraits tannants au départ des confins et bordures du Massif Central, de 45.000 tonnes de bois de mine au départ de la Sologne et de 171.000 tonnes au départ des Landes (76). Les bois de sciage en grumes représentent aussi d'importants échanges confiés au chemin de fer. L'ensemble du trafic des bois est très dispersé au départ. Toutes les régions bocagères si nombreuses dans le Centre et le Centre-Ouest, alimentent le commerce. Les grands massifs forestiers ne sont pas seuls à le faire. Cela se traduit nettement dans la répartition des expéditions (77).

La concurrence routière est réduite : 2.254 tonnes circulent sur des relations lointaines, particulièrement entre le Loir-et-Cher, le Maine-et-Loire, l'Indre-et-Loire et Paris ou le Nord (78). La nature particulière du chargement et les bas tarifs seuls supportés par cette marchandise en rendent le transport peu attirant. Les transporteurs ne s'y intéressent que pour éviter des parcours à vide. Les bois travaillés circulent davantage par route ; les échanges sont mal connus : une partie du mobilier neuf figure sous la rubrique « déménagement » des statistiques routières, tandis qu'une autre est acheminée en transport privé par des fabricants ou de grandes maisons commerciales. Le con-

(76) Ces bois, destinés au nord de la France ou à l'Angleterre, empruntent la ligne Bordeaux-Paris. Un tonnage équivalent est acheminé par mer ; les ports de la Gironde ou de l'Adour où se fait l'embarquement sont atteints par route pour 91 % du trafic.

(77) Part des régions autres que la Sologne et les Landes dans le total des expéditions de bois de la région Sud-Ouest : bois brut de sciage ou de fente 31 %, bois de trituration 21 %, bois de mine 44 %, bois en grumes 62 %, bois pour extraits tannants 100 %. Des nombreuses gares ont un trafic annuel de 2.000 à 10.000 T. : Urçay 5.870 T., La Celle-Bruère 4.637 T., Châteauneuf-sur-Cher 3.164 T.

(78) Ces trafics intéressent des relations dans des régions de relief aisé.

treplaqué produit dans les Deux-Sèvres est envoyé par route à Paris ou à La Rochelle afin d'être exporté vers l'Algérie, la Hollande ou la Grande-Bretagne.

6° *Papiers et cartons.*

Le Limousin et les Charentes peuvent être classés parmi les grands centres producteurs français ; en outre, des entreprises isolées de Touraine et du Poitou fabriquent ces produits.

La matière première est en partie d'origine locale ; le reste débarque dans les ports. La Rochelle reçoit des pâtes de bois de Scandinavie destinées à Angoulême ; Bordeaux ravitaille le Périgord, les Charentes et le Limousin, Nantes importe des pâtes de Suède, de Finlande et de Norvège en quantité très variable : 1.589 tonnes en 1949, 30.000 en 1950, et en 1952 la marchandise ne figure pas dans la liste des grands trafics. La circulation intérieure se ressent de l'irrégularité du rôle respectif des organismes portuaires. Les pailles sont acheminées par route pour les petits parcours (seigle en Limousin et Périgord), par rail pour les autres ; le Berry et la Beauce expédient des tonnages appréciables vers toutes les usines du Centre (79).

La production porte sur des marchandises différentes ; elle est dirigée à la sortie des usines vers des destinations très variées. Paris principal centre de redistribution, en absorbe une grande partie, mais d'autres villes sont approvisionnées directement, de même que les ports reçoivent les colis destinés à l'exportation (80). Le trafic ferroviaire porte annuellement, sur 14.500 tonnes de carton, 13.000 tonnes de papier à écrire et imprimer, 14.000 tonnes de papier d'emballage au départ du Limousin, sur 10.000 tonnes de papier à écrire au départ des Charentes et sur 7.000 tonnes au départ de la Touraine. La moitié du trafic routier intéresse Paris ; les mouvements consistent surtout en apport de marchandises des usines provinciales dans les magasins des firmes commerciales de la capitale : les principaux acheminements portent sur les envois de la Dordogne (642 tonnes), de la Charente (629 tonnes) et de l'Indre-et-Loire (150 tonnes). Les autres mouvements n'offrent aucun caractère de régularité.

(79) Il est impossible de fournir un chiffre exact, la statistique ferroviaire englobant sous une même rubrique les envois de fourrages et de pailles qui s'élèvent à 150.686 tonnes au départ de la Beauce et 58.292 tonnes au départ du Berry.

(80) Une liste des exportations du port de Nantes en 1950 permet de mesurer le fractionnement des expéditions : 649 T. de papiers formés en continu et à l'enrouleuse vers la Grande-Bretagne, le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, accessoirement la Martinique et l'A.O.F. — 166 T. de papier feuille à feuille vers l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, accessoirement la Guadeloupe, la Guyane et la Martinique. — 1.126 T. de papiers plissés vers la Grande-Bretagne. — 11 T. de papiers enduits vers le Maroc, 22 T. de papiers sulfurisés vers l'Algérie, 41 T. vers le Maroc et Madagascar. — 11 T. de papiers duplicateurs vers le Maroc et l'Algérie. — 49 T. d'articles de correspondance vers l'Algérie, la Tunisie, le Maroc. — 41 T. d'articles de bureau vers l'Algérie, le Maroc. — 51 T. d'emballages vers l'Algérie. — 29 T. de cartonnages vers l'Algérie et le Maroc. — 74 T. d'agendas et étiquettes vers l'Algérie et le Maroc.

7° *Engrais — Amendements.*

Les transports des engrais et des amendements portent sur des tonnages élevés ; ils s'accomplissent sur un faible kilométrage. La moyenne de distance sur route d'une tonne d'engrais naturels ou chimiques n'est que de 16.900 kilomètres. Les expéditions sont soumises au rythme des saisons et commandées par l'échelonnement des travaux agricoles.

Le chemin de fer achemine les marchandises depuis les usines (81) ou les ports, notamment Bordeaux, vers les dépôts régionaux de distribution d'où la diffusion a lieu par route dans un rayon de 200 kilomètres. Poitiers reçoit 4.000 tonnes par mois de Tonnay-Charente, des Pyrénées, de Toulouse et Mulhouse, Tours, 3.000 tonnes de Bordeaux et Mulhouse. Le chemin de fer assure partiellement le transport des chaux agricoles, des pourtours du Massif Central vers l'intérieur : les expéditions de Lunery et Châteauneuf-sur-Cher s'élèvent à 7.649 tonnes par an et sont dirigées vers Auzances, Aubusson et leurs environs. Chabenet, Issoudun, Saint-Gaultier et Lhommaizé expédient dans tout le Limousin du Nord et de l'Ouest. Les envois à plus courte distance sont confiés à la route.

La part du trafic échappant à toute évaluation est encore une fois considérable, des coopératives agricoles envoyant leurs véhicules chercher les produits dont elles ont besoin jusque dans les ports ou les usines où ils peuvent se charger d'engrais.

8° *Les trafics secondaires.*

D'autres industries déterminent des échanges limités, soit qu'elles utilisent des matières premières locales acheminées sur de faibles distances, soit que les produits traités ou livrés soient légers.

Porcelainiers et céramistes traitent des matières premières provenant des environs des usines ; la moyenne des parcours routiers kilométriques d'une tonne d'argiles et terres kaoliniques n'est que de 11,9 km., très proche de celle du charbon. De rares fabrications exigent des terres venues de plus loin ; elles sont amenées par wagon. Des envois ont lieu de Louroux-de-Bouble et Lapeyrouse vers Limoges ou le Berry, du Limousin vers Vierzon et Mehun-sur-Yèvre et même de Bretagne, d'Afrique du Nord et de Grande-Bretagne vers Limoges (82). Le tonnage des fabrications expédiées par fer, au départ du Berry et du Limousin, est de 6.453 tonnes (porcelaines 59 %, poteries 27 %, porcelaines sanitaires de Selle-sur-Cher 14 %) ; les produits gagnent toutes les régions françaises et surtout Paris, principal centre de distribution, et les ports du Havre et de Bordeaux pour l'exportation. Les acheminements routiers sont faibles : le Cher expédie moins de 200 tonnes, dont 90 % vers Paris et 6 % vers la Sarre.

Les industries utilisant les cuirs et peaux sont représentées à Issou-

(81) Les usines de Saint-Pierre-des-Corps, Montluçon et Issoudun expédient 28.300 T. de superphosphates. Une partie de la production de l'O.N.I.A. à Toulouse est acheminée vers les dépôts et distribution d'engrais du Centre et du Centre-Ouest (31.000 T. d'engrais composés, 40.000 T. de nitrates de chaux, etc...).

(82) Le port de débarquement est généralement La Rochelle.

dun et dans la vallée de la Vienne, en aval de Limoges ; 7,319 tonnes sont transportées sur l'ensemble de la région Sud-Ouest (83). Le seul trafic notable intéressant le Centre porte sur les envois de peaux d'ânes et de bœufs, de vaches et de veaux en poil au départ du Poitou (1.226 tonnes). Le trafic routier s'élève à 586 tonnes en un trimestre ; la moitié des échanges se fait avec Paris. Les chaussures produites à Limoges et dans les Mauges alimentent un trafic ferroviaire d'environ 1.000 tonnes.

Des usines isolées déterminent au départ de quelques gares des trafics notables (84).

Des courants de trafic variés en volume et en direction s'ajoutent les uns aux autres pour constituer une circulation permanente sur quelques grands itinéraires ferroviaires et routiers. Quelle valeur la notion de courant de trafic a-t-elle dans cet ensemble régional ?

IV — LES COURANTS DE TRAFIC : ROLE DU RAIL ET DE LA ROUTE.

Les études géographiques consacrées à la circulation se proposent d'aboutir à la connaissance d'échanges réguliers entre des ensembles régionaux ou des villes déterminées ; le volume des marchandises déplacées intervient pour mesurer l'importance relative des différents courants de trafic. Au terme de l'analyse des divers éléments fondamentaux du commerce régional, il convient d'envisager la mesure dans laquelle l'économie impose une réelle continuité des déplacements (85).

1° *Variations du volume général du trafic des marchandises.*

L'organisation même des services conçus par les chemins de fer montre que le trafic journalier oscille autour d'une moyenne : le nombre des convois facultatifs suffit à le souligner. Les itinéraires échappant au maximum à cette règle sont ceux où des trains complets circulent toute l'année à un même rythme quotidien. Ils voient passer une grande part du trafic ferroviaire mais représentent un faible kilométrage ; ils sont répartis au Nord et à l'Est de la France ; aucune ligne du Centre ne peut être classée parmi eux.

La circulation routière n'offre pas davantage de régularité ; les varia-

(83) Ce chiffre s'applique à l'ensemble du tonnage formé par le cuir tanné ou mégissé, les peaux brutes (ânes, bœufs, vaches, veaux), les peaux mégissées ou tannées. Le trafic le plus important, 1986 tonnes, porte sur l'acheminement des peaux importées par Bordeaux et destinées à Mazamet ; il ne traverse pas la région.

(84) Le trafic des textiles est faible : Bordeaux expédie 500 T. de coton importé et 980 T. de laine vers des usines du sud de la France par voie ferrée : Ligugé 24 T. de lin et de chanvre, Saint-Benoît envoie 5.000 T. d'insecticides vers Paris et Bordeaux.

(85) Nous n'excluons pas pour autant les échanges saisonniers, si fréquents lorsqu'ils sont liés à la production agricole.

tions trimestrielles du volume global des échanges à grande distance à l'arrivée et au départ de dix départements le montrent (Tableau ci-dessous). Le premier trimestre s'étale sur les mois les plus rudes de l'année ; il est défavorable aux transports par route par suite du verglas et de l'enneigement. Des échanges, dont une grande part se fait par camion, sont saisonniers et particulièrement faibles en hiver : l'observation est valable pour les trafics agricoles et pour ceux liés à la construction. Aussi, les mouvements enregistrés pendant les autres trimestres sont-ils plus importants. La variabilité du nombre des cargaisons offertes aux transporteurs routiers est nettement confirmée par les conditions d'utilisation du matériel : au cours de la semaine du recensement de 1952, le quart du parc est resté inutilisé ; parmi les véhicules ayant circulé, beaucoup n'ont pas assuré chaque jour un transport : on estime à un tiers le nombre des journées d'inactivité. L'absence de marchandises est la raison la plus souvent mise en avant pour expliquer cette situation (86).

TABLEAU DES VARIATIONS TRIMESTRIELLES DU TRAFIC ROUTIER
(A GRANDE DISTANCE) EN 1954 DANS DIX DÉPARTEMENTS

Département *	Tonnage transporté pendant le 1 ^{er} trimestre	Pourcentage des variations par rapport au premier trimestre			
		2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre	
Charente	14.850 T	+ 4 %	+ 37 %	+ 27 %	
Charente-Maritime ..	12.435	+ 15 %	+ 24 %	+ 19 %	
Cher	8.645	— 0,3 %	— 1,1 %	+ 10 %	
Corrèze	12.219	+ 0,6 %	+ 1,9 %	+ 4 %	
Creuse	9.507	+ 17 %	— 2,6 %	+ 2,9 %	
Gironde	54.830	+ 3,6 %	+ 8,5 %	+ 15 %	
Indre	11.070	+ 11 %	+ 14 %	+ 16 %	
Indre-et-Loire	5.939	+ 47 %	+ 28 %	+ 15 %	
Loir-et-Cher	9.970	+ 32 %	+ 26 %	+ 26 %	
Puy-de-Dôme	28.528	+ 13 %	+ 8 %	+ 14 %	

* Dans la série de départements où la nouvelle législation est appliquée, les renseignements ont cessé d'être connus en cours d'année. On ne pouvait suivre l'évolution du trafic.

2° La complexité des échanges et l'importance du marché parisien : la notion de courant de trafic.

L'étude des variations des divers éléments du trafic permet seule de juger de l'importance et de la nature des courants d'échanges. L'évolution des trafics routiers au départ d'un département pendant une année souligne les différences de régularité propres aux divers types de marchandises. La rigueur de l'établissement des statistiques routières en

(86) Les transporteurs publics répartissent comme suit les causes de non utilisation de leurs véhicules : 40 % des journées perdues pour manque de marchandises, 35 % pour repos hebdomadaire, 2,5 % pour véhicule en chargement ou en déchargement, 9,5 % pour réparation, 2 % pour entretien, 11 % divers.

Indre-et-Loire nous conduit à retenir les données relatives à ce département (Tableau p. 468-469). Les tonnages transportés de viandes abattues au départ, et de sucre à l'arrivée, sont d'une remarquable constance ; ces échanges ont Paris pour origine ou destination. Les autres produits présentent des variations saisonnières de trafic ; plusieurs disparaissent des relevés une partie de l'année. Ces modifications s'expliquent aisément pour les primeurs et les fruits, ainsi que pour les vins ; elles sont d'une interprétation difficile pour l'huile ou les papiers cartons. Les relations assurées varient au cours de saisons et ne sont pas similaires pour tous les produits. Néanmoins, certaines ont une importance spéciale : l'Indre-et-Loire est surtout en liaison avec Paris, la Gironde et la Loire-Atlantique. La viande, le vin, le sel et le sucre suivent tous les trimestres des parcours presque identiques. Les trafics industriels ne sont ni aussi simples, ni aussi continus ; l'observation est valable pour les industries les plus variées, elle porte tant sur les arrivages de marchandises à traiter que sur celles livrées au commerce à la sortie des usines (conserves et salaisons, expéditions de fontes, fers et tôles, arrivages de papiers et cartons).

Ces conclusions rejoignent celles qu'on tire de l'étude des fiches de clientèle des Inspecteurs du trafic de la S.N.C.F. (87) Les usines ne consomment pas constamment les mêmes matières premières ; les commandes, les conditions de fabrication, imposent généralement des changements dans l'origine des produits utilisés. La production est écoulée vers les divers marchés de consommation, Paris, les centres de commerce régionaux, les ports d'exportation, ou livrée directement au client : le carnet de commandes indique les directions successives assignées aux marchandises. Les fabrications des papiers et cartons, de la porcelaine, de la ganterie, malgré leurs différences, donnent lieu à une multiplicité d'envois de détail, au mieux d'expéditions par wagons complets. Les marchandises sont destinées au ravitaillement des dépôts des producteurs ou des firmes commerciales parisiennes ou régionales qui assurent la répartition entre les grossistes et détaillants ; les courants de trafic sont réguliers mais de faible ampleur. Les fréquentes expéditions de détail à destinations multiples ne conviennent pas à la route, car le camion représente une unité de chargement ; l'absence d'un réseau de lignes routières de marchandises à ramifications suffisantes conduit à confier le transport de ces envois au chemin de fer pour lequel on ne cesse d'affirmer qu'il n'est pas techniquement fait, ni d'emploi rentable. Les mouvements relatifs au commerce des pneumatiques sont calqués sur le même modèle ; ils intéressent des tonnages plus élevés. Les produits industriels d'usage moins courant vendus après une commande, sont soumis à d'autres règles commerciales ; ils alimentent des courants de trafic essentiellement discontinus : ils correspondent à l'exécution successive des contrats. Une entreprise de Vierzon livrant des machines agricoles a expédié l'essentiel de sa production au cours de cinq mois, successivement vers l'Italie, la Norman-

(87) Il s'agit d'une documentation de tout premier ordre permettant de suivre mois par mois les arrivées et départs par voie ferrée de chacun des principaux clients de la S.N.C.F. Son accès est difficile hors de l'usage qui en est fait dans les rapports mêmes des Inspecteurs locaux du trafic. Nous avons eu la chance de disposer de quelques exemplaires de ces documents.

COURANTS DE TRAFIC ROUTIER AU DEPART DE L'INDRE-ET-LOIRE
PENDANT L'ANNEE 1954

Nature des marchandises	Tonnages trimestriels				Courants de trafic *
	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	
DÉPART :					DESTINATION
Bois d'œuvre	628	764	952	637	40 % Paris, 27 % Nord - Pas-de-Calais, 14 % Loire-Atlantique.
Messageries	578	630	838	743	76 % Paris, 7 % Gironde, 7 % Bouches-du-Rhône
Viandes abattues	306	351	371	313	100 % Paris
Déménagement	145	216	302	149	54 % Paris et très divers
Papiers cartons	111	80	160	193	76 % Paris et très divers
Fontes, fers, tôles	476	121	122	178	Très divers sauf pour le 3 ^e trimestre ou 91 % pour Paris
Primeurs, fruits	—	286	380	154	3 ^e trimestre : 84 % Paris 4 ^e trimestre : 72 % Paris et 22 % Loir-et-Cher
Vins	43	293	221	227	3 ^e trimestre : 64 % Paris 4 ^e trimestre : 56 % Paris, 19 % Cher
Cuirs et peaux	108	51	84	102	3 ^e trimestre : 98 % Paris, 99 % Haute-

ARRIVÉE :						ORIGINES			
Alimentation du bétail	—	—	—	—	—	94 % Dordogne	103	—	—
Produits réfractaires	—	—	—	—	—	23 % Paris, 24 % Yonne	134	—	—
Messagerie	803	713	527	686	79 % Paris				
Ciment, chaux, plâtre	352	357	851	558	100 % Paris				
Sucre	238	231	279	223	84 % Paris				
Déménagements et mobiliers	80	141	82	79	45 % Paris				
Fontes, fers, tôles	258	354	561	675	3 ^e trimestre : 42 % Paris, 8 %, Nord, Oise, 27 % Ardennes, 23 % Divers				
Papiers, cartons	31	177	146	240	4 ^e trimestre : 25 % Ardennes, Meuse 19 %, Oise 9 % Nord, 47 % Divers				
Conserves et salaisons	144	119	250	276	3 ^e trimestre : 57 % Paris, 43 % Divers				
					4 ^e trimestre : 55 % Pas-de-Calais, 31 % Paris, 14 % Divers				
Sel	—	84	82	79	3 ^e trimestre : 42 % Gironde, 25 % Finistère, 12 % Loire-Atlantique				
Huile	—	—	194	265	4 ^e trimestre : 38 % Seine-Maritime, 31 % Finistère, 23 % Paris				
Bouteilles	—	—	106	74	100 % Loire-Atlantique				
Engrais	—	80	—	—	33 % Gironde, 22 % Paris				
					87 % Maine-et-Loire				

• Nous n'indiquons les courants de trafic relatifs à plusieurs trimestres que dans la mesure où ceux du 4^e trimestre ne reflètent pas une moyenne annuelle.

die et La Rochelle, à fin d'exportation vers l'Argentine. Les wagons chargés sur les voies des embranchements particuliers ont emprunté des directions totalement différentes, chacune étant suivie quelques semaines. De même, une mine ou une cokerie alimente une région pendant quelques mois, une autre plus tard.

Les courants de trafic orientés vers Paris sont très nombreux. Ils retiennent l'attention de tous les observateurs ; la satisfaction des besoins alimentaires d'une immense agglomération humaine exige un apport massif des denrées les plus variées. Les mécanismes de la distribution commerciale font converger vers les magasins généraux des négociants parisiens une grande part de la production des usines françaises ; le commerce de détail de la ville vend plus de marchandises que ne le laisserait supposer le chiffre de la population urbaine, par suite des achats des visiteurs provinciaux ou étrangers : en outre, c'est souvent au départ de la capitale que sont expédiés les approvisionnements nécessaires aux dépôts régionaux et les envois réservés à l'exportation.

Cette importance commerciale de Paris détermine des relations multiples au départ et à l'arrivée avec toute la province. La circulation routière à grande distance est largement influencée par ces conditions : les relations ayant l'agglomération parisienne pour origine ou terminus tiennent une place prépondérante, supérieure même à celle qu'elle occupe réellement dans les échanges nationaux, et encore les statistiques étudiées en rendent imparfaitement compte puisque nous n'avons pas disposé de celles relatives aux véhicules des entreprises de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne. Cette convergence des camions s'explique par le choix des transporteurs routiers qui sélectionnent des relations aisées, empruntant les meilleures routes françaises, où ils ont le maximum de chances d'avoir des chargements de marchandises de valeur à l'aller comme au retour.

L'attraction parisienne, si importante soit-elle, ne doit pas faire oublier l'existence d'autres échanges, infiniment nombreux et diversifiés. L'analyse des éléments du trafic nous a montré, notamment pour les produits alimentaires, de nombreux transports dirigés directement vers de multiples centres de consommation : Est, Nord, littoral méditerranéen, villes grandes et moyennes du Centre et du Centre-Ouest. Les trafics industriels exigent, pour l'approvisionnement des usines en matières premières, des mouvements qui se réalisent sans contact avec Paris. Les produits destinés à la vente en France ou à l'étranger ne sont pas tous soumis au passage par les magasins du négoce parisien, et des acheminements directs sont parfois organisés des lieux de production vers les ports et les dépôts régionaux de redistribution, même si l'influence commerciale ou financière de la capitale s'exerce au cours de ces transactions.

La notion de courant de trafic doit donc être précisée. Certains mouvements sont continus et puissants ; ils correspondent aux échanges de produits lourds (minerais, charbons, combustibles liquides, produits métallurgiques) entre grandes régions industrielles, ou à l'approvisionnement alimentaire des grandes agglomérations humaines qui ne peuvent compter sur le milieu rural proche pour se nourrir. Des relations

entre usines dépendant d'une même société ou des expéditions nées de conditions tarifaires spéciales peuvent déterminer des courants réguliers mais de volume restreint. L'économie régionale imprime ses caractères à la nature des courants parcourant routes et voies ferrées ; dans le Centre et le Centre-Ouest, on reconnaît l'importance du trafic de denrées vers Paris, l'existence de courants d'origine tarifaire, telles les expéditions des carrières de Pagnac et des usines de Saint-Eloy. Les autres mouvements sont irréguliers et variables dans leur masse et leur direction ; chacun n'aboutit qu'au déplacement de tonnages réduits. Ils durent le temps d'exécution de contrats commerciaux portant sur des produits industriels ou agricoles. On ne retrouve pas les courants permanents et massifs, si caractéristiques de la circulation dans les régions du Nord et de l'Est. La notion de courant de trafic, pour être pleinement valable, doit être adaptée à la nature de la circulation régionale ; il convient de bannir toute systématisation et de ne pas transposer dans un plan où ils n'existent pas, des caractères observés sur les cas les plus typiques d'échanges volumineux. Le type de la circulation fractionnée définie ici s'applique, en fait, à la majeure partie du réseau français.

Quatrième Chapitre

LE TRAFIC DES VOYAGEURS

Les déplacements humains actuels diffèrent profondément des mouvements contemporains de l'époque d'organisation systématique des transports publics. L'évolution économique et sociale s'accompagne d'une nouvelle répartition des populations. Elle suppose de nouvelles formes de circulation : essor des mouvements touristiques liés à l'urbanisation, multiplication des voyages pour affaires, aspects entièrement neufs des déplacements professionnels qui sont quotidiens au lieu d'être saisonniers. Des courants s'établissent, définis par leur régularité, leur puissance, leur composition sociale ; la raison d'être des mouvements leur confère leurs caractéristiques. Cette circulation peut se développer dans une aire restreinte ; elle correspond souvent à des besoins permanents des populations. Elle peut aussi déborder le cadre local ; elle présente alors un caractère d'exception et d'irrégularité.

I — *CIRCULATION GENERALE ET CIRCULATION LOCALE.* (1)

La circulation générale est représentée par les trafics de voyageurs traversant la région en transit ; elle comprend aussi les mouvements à grande distance dont le point de départ ou d'aboutissement est situé dans la zone étudiée.

La ligne de Paris à Orléans et ses deux prolongements vers Bordeaux et Toulouse assurent les communications de Paris avec un vaste secteur de la France ; vers l'est, elle partage ce rôle avec la ligne du Bourbonnais. Les relations est-ouest passent obligatoirement par une des lignes transversales étudiées ; elles ont un trafic d'importance variable. L'artère Paris-Orléans enregistre un passage quotidien moyen de plus de vingt mille voyageurs, non compris ceux circulant dans la banlieue parisienne. Le trafic se scinde en parts sensiblement égales entre les directions de Tours et de Vierzon ; il diminue à chacune des

(1) Se reporter aux indications sur les mouvements de voyageurs entre Port-de-Piles et Le Blanc ; Cf. p. 147 et 164.

grandes bifurcations, sauf à Coutras où il se renforce jusqu'à Bordeaux. Le rôle des transversales est beaucoup plus faible ; il grandit en été grâce au tourisme (2).

Des voyageurs à grande distance commencent ou terminent leur voyage dans la région. Leurs mouvements représentent-ils une grande part de la circulation ? Transporteurs routiers et représentants de la S.N.C.F. ont interminablement discuté, à l'occasion des aménagements d'horaires, du nombre des clients employant successivement les deux moyens de transport. Pour les premiers, 2 à 3 % seulement de leur clientèle utilisent un autre moyen de transport après l'autobus ; ce pourcentage se relève à 10 % sur quelques lignes au moment des vacances. L'administration des chemins de fer chiffre à 25 % le nombre des voyageurs transportés par route en correspondance avec des services ferroviaires. Ces jugements absolus sont de faible intérêt ; l'examen doit porter sur des types de lignes routières. Les autocars reliant Bordeaux à Périgueux amènent peu de clients au réseau ferré ; ceux qui unissent une plage ou une station thermale à la gare voisine en amènent davantage. Ces appréciations générales ne peuvent être retenues pour mesurer le rôle des diverses circulations. On peut douter des chiffres avancés de part et d'autre. Les services de la S.N.C.F. évaluent au quart la part du trafic routier se rattachant à la circulation générale ; mais, sollicités de maintenir l'exploitation ferroviaire entre Châtellerault et Le Blanc pour desservir La Roche-Posay, ces mêmes services opposent la faiblesse du trafic thermal (trois à six voyageurs par jour en été) auquel les services routiers peuvent faire face. Ces mouvements qui relèvent typiquement de la circulation générale sont cependant loin de représenter 25 % des déplacements par autobus.

La comparaison entre les nombres de voyageurs effectuant plus ou moins de cent kilomètres permet aussi de mesurer le rôle de la circulation générale (fig. 66) (3). Dans les gares urbaines, la part des uns et des autres (4) varie en fonction de la nature des activités humaines ; les déplacements à grande distance représentent 25 % du trafic annuel à Vierzon, centre ouvrier, 44 % à Bourges, ville d'administration, de commerce et d'industrie. Ils sont de 25 % à la Guerche, bourg industriel ; les variations mensuelles sont très sensibles. La gare de Vinon-Bué dessert de petites communes rurales entre Bourges et Cosne. La moyenne annuelle du nombre des voyageurs à grande distance est de 28 % ; ce trafic atteint son maximum en août (36 % des billets délivrés), son minimum en octobre (16 %). A cette saison les déplacements locaux se multiplient (183 départs) ; ce fait, autant que la diminution du nombre des voyageurs à grande distance (36 départs) explique la faiblesse du pourcentage relevé. La connaissance de l'économie locale éclaire cette situation : en pays de vignobles, octobre marque la fin

(2) ARMAND [283].

(3) Les chiffres sont établis d'après les nombres de billets délivrés au cours des années 1949-1953.

(4) Le chiffre de 100 km est celui qui est fourni par les statistiques. Il semble élevé, mais l'étude locale montre qu'en fait ce trafic correspond vraiment aux mouvements locaux de ou vers les villes proches, les billets étant le plus souvent délivrés pour des distances de moins de 50 km.

de la période des gros travaux ; les vignerons peuvent à nouveau circuler et gagnent Cosne, Sancerre ou Bourges pour procéder à leurs achats ou à la vente de leur récolte (5).

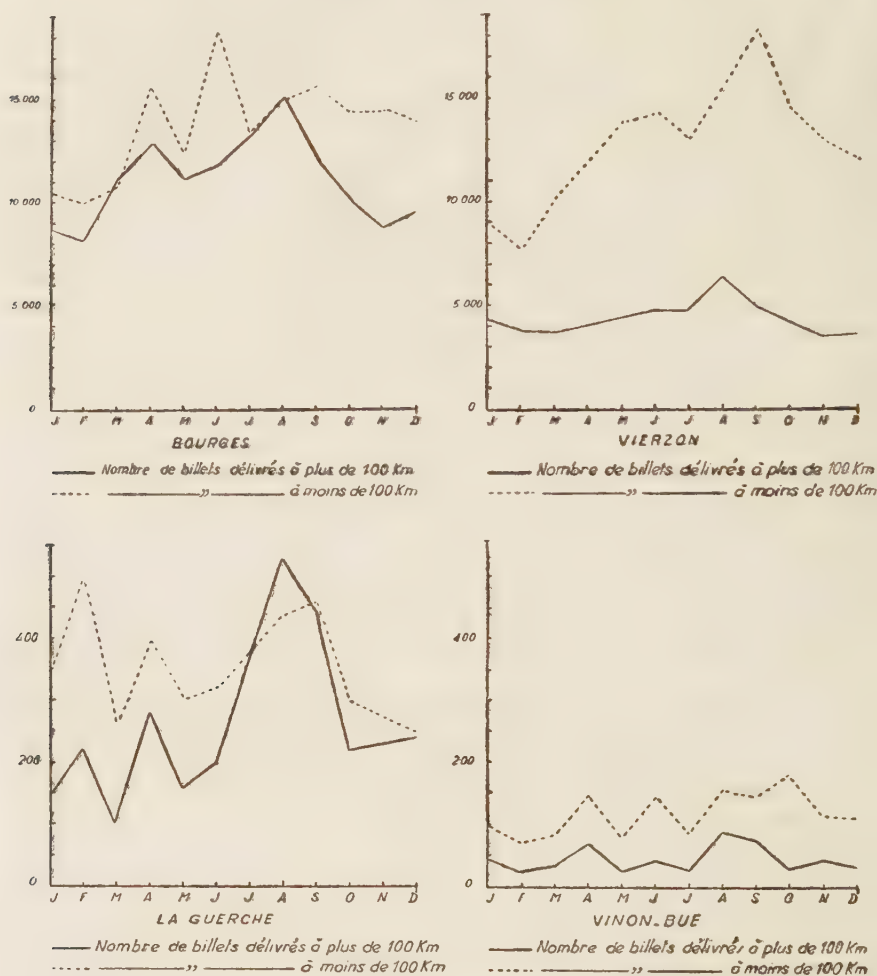


Fig 66. Circulation générale et circulation locale

La direction de la S.N.C.F. applique ces résultats aux services routiers évaluant à 25 % la part des voyageurs en correspondance ; cette assimilation de l'omnibus à l'autocar conduit à une erreur de perspective certaine. Les voyageurs partant au loin rejoignent le chemin de fer à la gare la plus proche de leur domicile ; ceux des mêmes agglomérations n'accomplissant qu'un court déplacement, utilisent plus volontiers l'autocar. Aussi, les statistiques ferroviaires renforcent la part du trafic général. Ce choix des usagers s'explique aisément : cer-

(5) Le vin est en grande partie acheté par les négociants de Sancerre.

titude des correspondances mieux assurées, possibilité de prendre son billet et d'enregistrer ses bagages directement, arrivée dans la gare de correspondance elle-même. Tous ces facteurs interviennent et sont aussi valables pour les populations urbaines que rurales : le Berruyer se rend à Issoudun par autocar (38 kilomètres) de préférence au train (68 kilomètres), mais il n'hésite plus au détour par Vierzon lorsqu'il part pour Toulouse ou Périgueux. Sans prétendre à l'exactitude absolue, ces analyses permettent d'affirmer que les déplacements locaux représentent entre la moitié et les trois quarts des mouvements de voyageurs par chemin de fer, et sans doute les neuf dixièmes, ou même davantage, de ceux qui ont lieu par route. Ils sont en rapport étroit avec les conditions de la vie régionale et de la vie locale.

Le déplacement de l'habitation au lieu de travail représente le cas le plus fréquent de mouvements réguliers à petite distance. Des courants s'établissent aussi en direction des agglomérations dont l'influence commerciale s'exerce sur les zones environnantes ; ce ne sont pas les mêmes individus qui accomplissent chaque jour le trajet ; la puissance du courant varie, mais la circulation locale est dominée par l'existence de ces centres attractifs.

II — LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS.

Les déplacements professionnels ont fait l'objet d'analyses précises autour des grandes cités, notamment dans la région parisienne (6). Ils offrent des aspects très divers suivant les conditions géographiques. Ils supposent l'utilisation des moyens les plus variés de transport individuels ou collectifs.

1° *Types locaux.*

Les chemins de fer satisfont en partie aux migrations quotidiennes liées à la recherche du travail. La connaissance du nombre des cartes de travail délivrées par les gares, et les enquêtes directes, permettent de saisir la nature et l'importance de ces mouvements. Ici comme autour de Paris, toute généralisation schématique aboutit à une méconnaissance de la réalité. Les mouvements ne doivent pas être étudiés autour d'une ville, mais dans le cadre plus vaste d'un secteur, défini par la série des gares où les cartes hebdomadaires sont délivrées pour un ensemble de directions communes.

a) Influence dominante d'une ville : Limoges et Chateauroux.

Le schéma classique de la convergence de la main-d'œuvre vers la ville se retrouve dans les mouvements réalisés autour de Limoges. La cité a déraciné définitivement la population d'un vaste secteur rural ; néanmoins, chaque jour, des habitants des agglomérations situées dans un rayon de cinquante kilomètres viennent y chercher du travail : une quinzaine d'Eymoutiers, une trentaine de Saint-Léonard de Noblat,

(6) Voir spécialement CLOZIER [166], l'étude des mouvements dans la banlieue nord de Paris (p. 280-294).

une dizaine de Brignac. La ville ne fournit aucun ouvrier à l'extérieur. Les grandes variations du nombre des travailleurs se rendant à Limoges traduisent la sensibilité des industries urbaines aux conditions du marché. La moyenne quotidienne des partants pour Limoges s'élevait à 261 en avril 1949, 379 en janvier 1950, 304 en avril 1950 au départ de dix gares (7) délivrant des cartes hebdomadaires.

Des transformations locales provoquent des changements dans les courants établis. Le développement de la base américaine de La Martinerie fait de Châteauroux un centre d'appel considérable ; les constructions de pistes et logements, les travaux de manutention, l'exécution de tâches subalternes dans les bureaux et les cuisines, absorbent une main-d'œuvre abondante répartie dans un vaste secteur autour de la ville. Le nombre quotidien des travailleurs qui y viennent s'accroît sensiblement ; les statistiques ferroviaires l'indiquent, et il faudrait connaître le nombre des travailleurs transportés par route ; des autocars vont à plus de 40 kilomètres chercher la main-d'œuvre. (Tableau p. 477).

b) Une zone d'industries diffuses sans grand centre industriel : le Poitou.

Le Poitou abrite des industries très diverses réparties dans de petites localités. Poitiers n'a qu'un faible rôle industriel. Les gares expédiant quotidiennement des travailleurs sont échelonnées sur 52 kilomètres entre Châtelleraut et Vivonne, le long de la ligne Paris-Bordeaux (8). Poitiers et Châtelleraut envoient de la main-d'œuvre à l'extérieur ; ces villes ne font pas qu'en recevoir. Une cinquantaine d'ouvriers de Châtelleraut, la plus grosse agglomération industrielle du département, cherche quotidiennement leur travail en dehors de la cité. Le chômage y sévit à la suite de la fermeture d'une fabrique de poêles et d'une usine à Canon, et des congédiements à la manufacture. De nombreux Pictaviens s'échappent tous les jours de leur ville pour travailler à l'extérieur ; cette main-d'œuvre n'a pas l'espérance d'une embauche locale, étant donné la rareté des usines ; elle se rend aux ateliers de l'entreprise des piles Leclanché à Chasseneuil, ou à ceux de la fabrique d'insecticides de Saint-Benoit (9). Un service de ramassage par camions et cars est organisé pour Chasseneuil ; la proximité de Saint-Benoit (6 kilomètres) favorise l'utilisation de moyens de transport individuels. Les mouvements par voie ferrée sont limités.

Les communes spécifiquement rurales (Iteuil, Naintré) alimentent des courants de trafic plus faibles que celles où s'exercent des activités industrielles (Ligugé) (10). Dans ces dernières, une population non agricole se développe ; les membres d'une même famille ne trouvent pas tous une place à la seule usine de l'endroit et certains d'entre eux

(7) Les Bardys, Ambazac, La Jonchère, Saint-Sulpice Laurière, Bersac, Saint-Priest Thaurion, Brignac, Saint-Léonard, Saint-Denis-les-Murs, Eymoutiers.

(8) Nombre hebdomadaire de cartes d'abonnement de travail délivrées au départ d'une série de gares du Poitou : Châtelleraut 190 ; Naintré-les-Barres 11 ; La Tricherie 26 ; Dissay 82 ; Jaunay-Clan 62 ; Chasseneuil 23 ; Poitiers 24 ; Saint-Benoit 6 ; Ligugé 48 ; Iteuil 14 ; Vivonne 25.

(9) [413].

(10) Cette agglomération compte une filature de lin et de chanvre

NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DE TRAVAILLEURS PARTANT POUR CHATEAUX

au départ des gares comprises entre Argenton-sur-Creuse et Reuil

Gares de départ	Distance de Châteaux	Durée des parcours	1949				1950				1951				1952				1953
			Janvier	Avril	Juillet	Octobre	Janvier	Avril	Juillet	Octobre	Janvier	Avril	Juillet	Octobre	Janvier	Avril	Juillet	Octobre	Janvier
Argenton-s/Creuse	31 km	37 mn	25	30	32	35	22	26	29	31	20	25	32	45	50	60	75	90	75
Reuil	44 km	1 h											4	2	7	7	12	15	17
Huit gares intermé- diaires •	9 à 39 km	9 à 55 mn	45	50	50	55	42	47	45	50	39	42	55	75	95	107	130	162	140
TOTAL			70	80	82	90	64	73	74	81	59	67	91	122	152	174	217	267	232

• Dlou - Sainte-Lizaigne - Issoudun - Neuville-Palloux - Montierchaume - Luant - Lofthiers - Chabonet.

sont contraints à un déplacement quotidien pour percevoir un salaire. Malgré la faiblesse des revenus des petits exploitants ruraux, les problèmes de la subsistance ne se posent pas pour eux de façon aussi impérative, et ils hésitent à laisser les femmes ou les enfants gagner des usines lointaines : leur milieu fréquente plus volontiers les ateliers installés dans les campagnes. *

c) UNE ZONE INDUSTRIELLE A CENTRE DOMINANT : MONTLUÇON.

Dans les foyers industriels, des échanges de main-d'œuvre se produisent entre les diverses zones qui les constituent ; chacune offre des types d'activités plus ou moins différenciées. Les mouvements professionnels sont commandés ici par la structure d'ensemble de la région.

Montluçon est une ville aux industries multiples ; Commentry est un centre industriel secondaire avec prépondérance de la production métallurgique. Cette juxtaposition entraîne deux catégories de circulation : un mouvement de convergence d'un groupe de localités vers la ville principale et une série d'échanges entre les deux agglomérations. On vient à Montluçon de Chamblet, Domérat et Huriel, et également de toutes les gares de la vallée du Cher, jusqu'à Saint-Amand inclus. Ces courants sont réguliers mais faibles ; ils n'intéressent que quelques dizaines de personnes. Les relations les plus importantes s'établissent entre Montluçon et Commentry.

MOYENNE QUOTIDIENNE DES MOUVEMENTS PROFESSIONNELS
AU DEPART DE MONTLUÇON ET COMMENTRY

Commentry-Montluçon ... 364	Montluçon-Commentry ... 267
Commentry-Villefranche . 99 (Allier)	Montluçon-Villefranche .. 4 (Allier)

Les courants dans chaque sens sont de force comparable : celui qui est orienté vers Commentry représente 74 % de l'autre. Les deux localités réagissent solidairement à l'évolution économique ; le ralentissement des mouvements en période de crise affecte tout autant les départs de Montluçon pour Commentry que ceux dirigés en sens inverse.

d) Une zone d'industries diversifiées : deux types de marchés du travail, Bourges et Vierzon.

La situation est complexe lorsque la zone industrielle est plus dispersée et que les bases de son activité reposent sur deux villes ayant des industries différentes et dont la structure favorise des réactions divergentes à l'évolution de la conjoncture.

Les mouvements professionnels sont nombreux dans la vallée du Cher en aval de Saint-Amand. Ils sont le fait d'individus se déplaçant à faible distance par leurs propres moyens. Quelques-uns utilisent le train parce qu'ils ont de grands parcours à accomplir ; ils sont rares et les horaires ne répondent pas à leurs besoins : deux travailleurs de Bourges sont employés à Saint-Amand ; Bigny reçoit dans ses entreprises métallurgiques une quarantaine d'ouvriers venus de

Bourges, Châteauneuf-sur-Cher, Saint-Amand et Saint-Florent. Il faut atteindre le secteur Bourges-Vierzon pour retrouver des échanges massifs, comparables à ceux que nous avons décrits autour de Montluçon.

Les industries du Berry se rattachent à deux branches de la production : la métallurgie et la céramique. Elles sont localisées à Bourges et surtout à Vierzon ; les deux cités sont séparées par un secteur rural dans lequel deux petites agglomérations industrielles se sont développées : Mehun-sur-Yèvre et Foëcy. Les mouvements professionnels aboutissent ici à un important brassage de la main-d'œuvre qui est accru par suite des difficultés actuelles de logement ; des familles installées

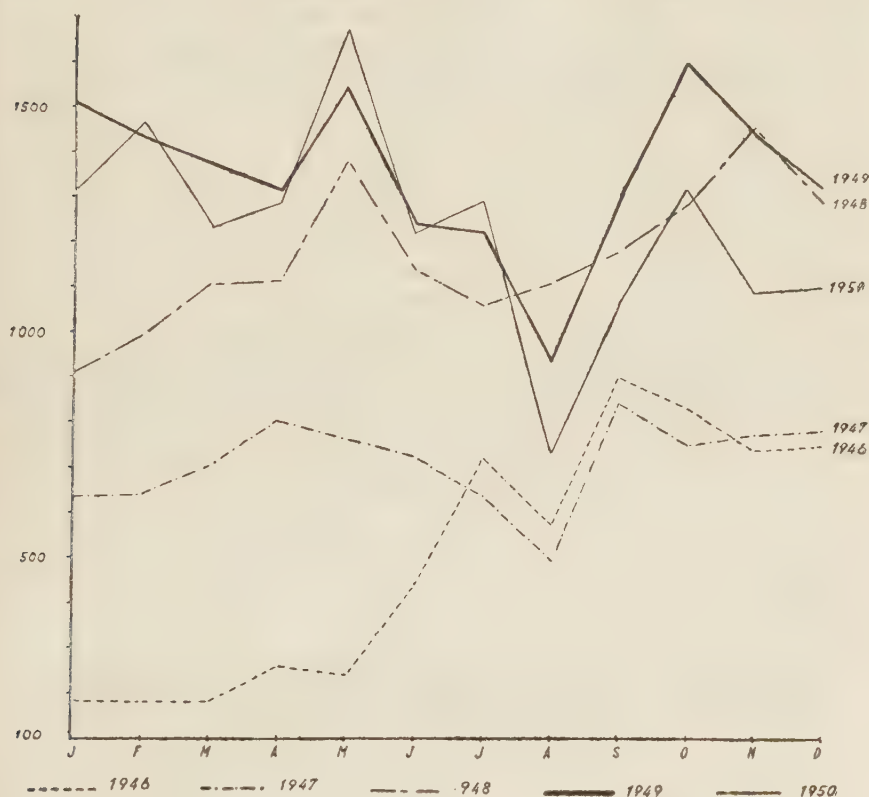


Fig. 67. Evolution du nombre mensuel des cartes hebdomadaires délivrées ou départ de Bourges 1946-1950

dans des conditions acceptables, ou simplement ayant un toit, s'imposent le voyage quotidien vers l'usine, de préférence aux aléas d'un déménagement. Ces déplacements présentent un caractère saisonnier marqué (fig. 67). La période des congés payés apparaît dans la faiblesse du trafic d'août ; mais l'hiver aussi enregistre une réduction des échanges due au ralentissement des activités dans les industries du bâtiment, des travaux publics et de la céramique. Les usines de porcelaine attendent le printemps pour reprendre un rythme de produc-

tion normal à mesure que les carnets de commande se garnissent en vue des livraisons pour la saison commerciale suivante.

La circulation de la main-d'œuvre n'est pas seulement soumise à des fluctuations saisonnières ; elle subit en outre les effets de l'évolution économique générale qui diffèrent suivant la nature et la structure des activités industrielles. Bourges est une ville administrative ; ses industries fondamentales dépendent de l'Etat ; les Etablissements militaires emploient une main-d'œuvre stable soumise à un statut particulier ; la S.N.C.A.C. (11) est une entreprise nationalisée dont les effectifs varient en fonction des besoins militaires en avions. Une main-d'œuvre nombreuse travaille dans les entreprises de la ville en 1946 et 1947, au moment où la reconversion des industries de guerre est à l'ordre du jour. La S.N.C.A.C. compte encore un personnel important ; mais l'abandon de ces tentatives conduit à licencier des ouvriers qui cherchent naturellement de l'embauche à Vierzon, faute d'en trouver sur place. Le nombre des départs quotidiens de Bourges croît en 1948 et 1949 ; il diminue à partir de 1950 avec la reprise de la construction aéronautique militaire dans l'usine dont la gestion est confiée désormais à la S.N.C.A.N. (12). Le personnel de cette entreprise varie de moins de 500 personnes à plus de 2.500 suivant les périodes ; on conçoit que cela pèse sur l'importance de l'ensemble des déplacements professionnels régionaux (13). Les activités de Vierzon sont, au contraire, étroitement commandées par l'état des marchés. La ville héberge différents types d'industries de transformation. Les années d'après guerre ne permettent qu'une reprise lente de l'activité économique, faute de matières premières et d'énergie qui ne sont dispensées qu'avec parcimonie. Une partie de la main-d'œuvre cherche du travail à l'extérieur ; la réouverture des usines urbaines, en 1948 et 1949, s'accompagne d'une réduction des déplacements. Les ouvriers de Vierzon, dont beaucoup sont porcelainiers, tentent de trouver un emploi dans les usines de Foëcy ou Mehun ; c'est exceptionnellement qu'ils en trouvent un à Bourges ; en cas d'échec, ils se transforment en manœuvres dans les carrières ou les coupes forestières.

TABLEAU DU NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DES OUVRIERS
CIRCULANT PAR TRAIN DANS LA REGION INDUSTRIELLE
DE BOURGES-VIERZON (14)

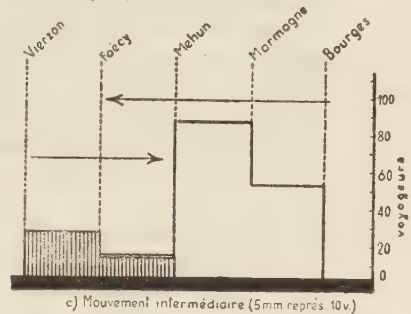
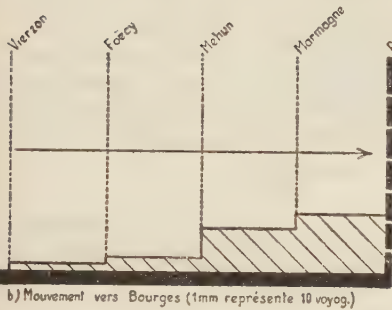
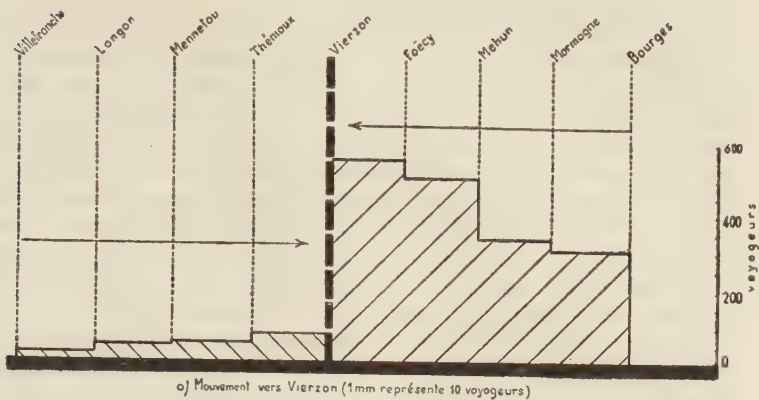
Nombre des ouvriers arrivant à :		Nombre des ouvriers partant de :	
Vierzon	614	Bourges	353
Bourges	165	Mehun	252
Mehun-sur-Yèvre .	81	Marmagne	191
Foëcy	22	Foëcy	63
		Vierzon	46
		Villefranche	28
		Mennetou-s/Cher ..	21
		Thénioux	19
		Langon	6

(11) Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre.

(12) Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord.

(13) Le chiffre de 2.500 n'a jamais été atteint depuis la Libération ; il correspond au maximum lié au déclenchement de la seconde guerre mondiale.

(14) Etabli d'après des moyennes calculées sur deux années : 1952-1953.



voie ferrée

fig.68. Le détail des mouvements de main d'œuvre par voie ferrée entre Bourges et Vierzon

Les deux villes constituent des marchés de travail profondément différents ; l'étude détaillée des courants de trafic permet de saisir leur rôle respectif (fig. 68 et tableau p. 480). Vierzon reçoit beaucoup de main-d'œuvre et en expédie peu, les mouvements s'inscrivent dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de la ville ; ils se localisent dans les vallées du Cher vers l'aval, et de l'Yèvre ; le plus fort contingent vient de Bourges même : malgré l'existence des mouvements partiels, on assiste à chaque gare au renforcement du courant de travailleurs dirigé vers Vierzon. La ville envoie des céramistes dans les localités intermédiaires, et à Bourges davantage de fonctionnaires, dactylos et employés de commerce que d'ouvriers. Les déplacements de Vierzon à Bourges ne représentent que 8,6 % de ceux effectués en sens inverse. La situation est foncièrement différente de celle décrite entre Commentry et Montluçon. Cela souligne l'importance de la nature des villes et de leurs rapports dans l'organisation des mouvements professionnels. Le total des arrivées à Bourges par voie ferrée n'est qu'un peu supérieur au quart de celui enregistré à Vierzon ; Bourges n'attire plus guère de travailleurs au-delà d'une quinzaine de kilomètres. Mehun-sur-Yèvre en direction de Vierzon, et Saint-Florent en direction de Montluçon marquent les limites de sa zone d'attraction. Une quarantaine de personnes seulement viennent de plus loin. L'aire

restreinte où se recrute la main-d'œuvre berruyère apparaît encore dans la répartition des résidences des ouvriers de l'usine de Mazières : la majeure partie loge dans la ville, souvent à proximité de l'usine (plusieurs centaines) ; 33 sont installés dans un rayon de 10 kilomètres, 7 seulement au-delà (fig. 69). La puissance d'attraction de Vierzon par rapport à celle de Bourges est sensible dans les agglomérations qui les séparent, et cependant elles bénéficient de services de transports très semblables vers l'une et l'autre villes. Vierzon attire davantage de main-d'œuvre que Bourges à Foëcy (46 ouvriers contre 14), encore à Mehun-sur-Yèvre à mi-chemin (167 contre 83) ; à Marmagne, à 9 kilomètres de Bourges, les mouvements sont presque équivalents (27 départs vers Vierzon contre 32 vers Bourges).

La disjonction du centre commercial et démographique majeur et du centre industriel le plus important apparaît comme décisif dans la détermination du volume des mouvements professionnels. Le rayonnement de Bourges s'exerce commercialement sur Vierzon et sur l'ensemble du secteur industriel qui les sépare, mais c'est avant tout à Vierzon que le salaire se gagne. Ce divorce, très fréquent dans notre système économique où l'activité commerciale a joué et joue un rôle décisif dans l'essor urbain, est à l'origine d'une multiplication de la circulation des hommes et des biens de consommation.

2° *Les disponibilités de main-d'œuvre à la campagne ; sa mobilisation au service de l'industrie ; moyens de transport individuels et circuits de ramassage.*

Les difficultés d'existence dans les milieux de l'artisanat rural, du commerce de détail et surtout de la petite exploitation agricole, conduisent à multiplier à la campagne le nombre de ceux qui cherchent un salaire d'appoint. La main-d'œuvre disponible est constituée en majeure partie de femmes ou d'éléments jeunes, soucieux de trouver un travail ; leur non qualification et la rareté des possibilités les rendent peu exigeants. Les industriels sont intéressés par cette énergie humaine disponible ; de multiples ateliers ruraux de trois ou quatre ouvrières emploient des centaines de jeunes filles à des tâches partielles de l'industrie du vêtement, mais cette organisation est peu rentable et il est plus avantageux d'avoir des établissements d'une certaine importance. Pour éviter la constitution de nouvelles agglomérations ouvrières et la construction de logements, la seule solution reste le déplacement de la main-d'œuvre. Sa dispersion, son éloignement des gares, conduisent à deux solutions utilisées simultanément : emploi de moyens de transport individuels : bicyclettes, motocyclettes, scooters, ou organisation de services de ramassage. L'aspect social et économique du problème ne peut être omis pour s'en tenir à la description de la simple technique utilisée pour gagner le lieu de travail.

Les entreprises régionales employant une main-d'œuvre à résidence rurale sont nombreuses ; leur structure et leur production sont très variables. Dans les Mauges, les usines de chaussures de Saint-Pierre-Montlimard recrutent leur main-d'œuvre dans les villages voisins ; l'abandon des industries artisanales traditionnelles, comme celle des tarares à Chaudron a donné des facilités pour trouver des ouvriers.

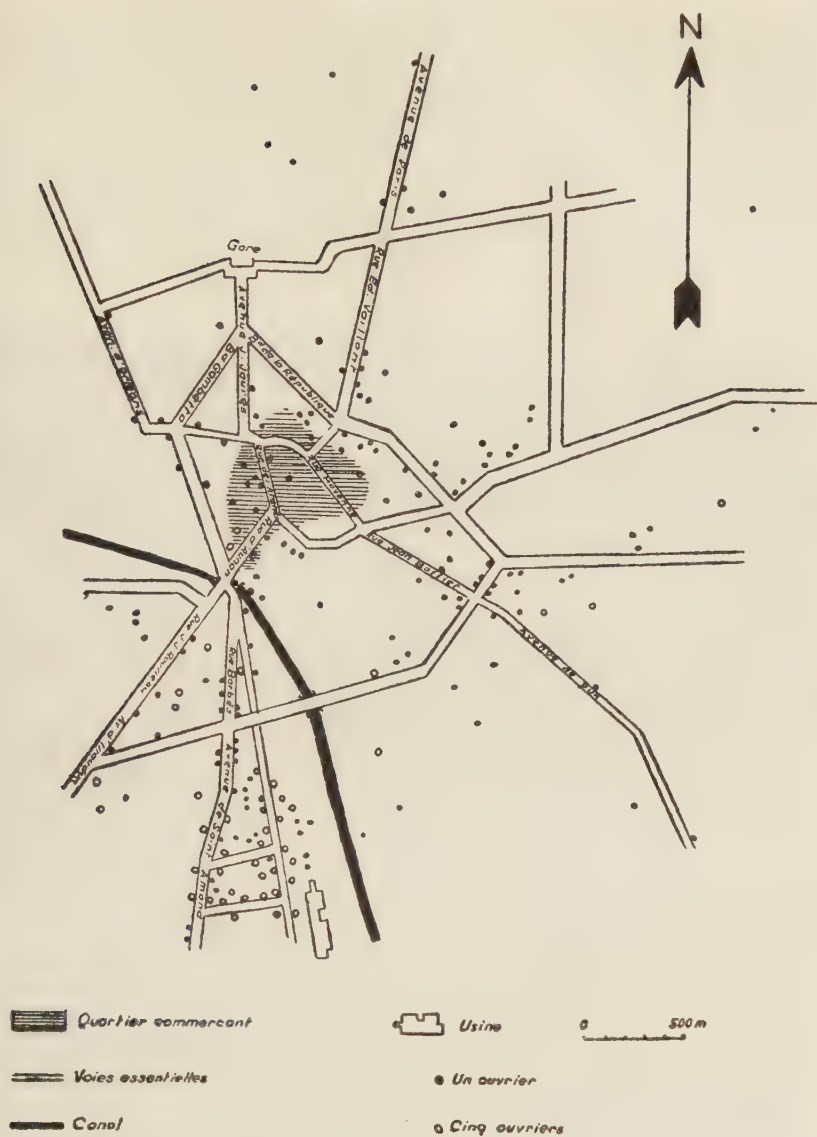


Fig. - 69A-Le recrutement de la main-d'œuvre à l'usine de Mazières à Bourges

Malgré les distances et les rampes, l'emploi des moteurs individuels pour les plus fortunés (mobylette, velo-solex, scooter), des classiques bicyclettes pour les autres, permet d'atteindre l'usine : dix kilomètres par jour sont parcourus par tous ceux qui viennent de la Salle, Chaudron ou Botz.

L'utilisation des moyens individuels de transport est générale, il suffit de voir les sorties d'usines ou de traverser des villes vers midi pour



Un trait relie l'usine aux localités desservies par un moyen de transport public ; pour les autres, les ouvriers y résidant doivent venir par leur propre moyen. Le chiffre figurant à côté des localités indique la distance entre l'usine et la résidence.

Nombre d'ouvriers résidant dans la localité : □ usine — ■ 6 et 7 — ● 2 à 5 — . 1.

s'en rendre compte. Dans les régions où des réseaux de transport en commun n'existent pas ou ne répondent pas aux horaires de travail, il arrive que les employeurs aient intérêt à créer des services de ramassage pour étendre leur aire de recrutement au-delà de la zone d'où l'on se déplace aisément à bicyclette. Le Centre et le Centre-Ouest ne possèdent aucune entreprise ayant une organisation semblable à Peugeot dont les services quotidiens ou hebdomadaires voient près de cinq mille personnes. Il y a quelques années, Michelin a créé à Bourges une usine de traitement élémentaire du caoutchouc qui est à côté de la gare pour bénéficier des commodités de transport des matières premières. L'ouverture s'est accompagnée de l'organisation de services routiers pour ramasser les ouvriers. Les circuits parcourent les secteurs non industrialisés au nord et à l'est de la ville ; le personnel amené est jeune et à prédominance féminine. Les raisons économiques de l'opération apparaissent pleinement lorsqu'on sait qu'à l'époque il existait une main-d'œuvre urbaine disponible à qui l'embauche était refusée. A Condat-le-Lardin comme à Neuvic-sur-l'Isle, des entreprises envoient des camions chercher leurs ouvriers.

La Société Rousseau-Noveltex contrôle de multiples établissements ; plusieurs centaines de femmes assurent à Saint-Amand le conditionnement de la marchandise (lingerie) avant la livraison au commerce. Des ateliers de confection sont installés dans une série de localités ; ils emploient de 150 à 300 personnes. Villedieu-sur-Indre et Neuvy-Saint-Sépulchre comptent parmi les plus importants. Un véritable réseau de transport assure les déplacements indispensables. Le transport du personnel autour de Saint-Amand exige plusieurs circuits matin et soir ; les lignes ont de vingt à trente-cinq kilomètres ; elles touchent un grand nombre de communes. Le ramassage se continue avec régularité de préférence à l'utilisation exclusive d'une main-d'œuvre urbaine.

ne. La situation est différente à Neuvy-Saint-Sépulchre, bourg situé en pleine zone rurale. Deux services sont organisés avant la guerre : l'un dessert Lys-Saint-George - Tranzault - Sarzay - La Chaussée - Fougerolles (30 kilomètres environ) ; l'autre Mouliens - Cluis - La Buxerette - Saint-Denis-de-Jouhet. Le ramassage se fait au loin car le recrutement du personnel n'est possible qu'à cette condition ; les difficultés d'existence sont moindres qu'aujourd'hui et plus rares sont les filles d'artisans ou de petits exploitants à vouloir se faire « chemisière » ; il faut donc toucher une population plus nombreuse pour avoir un même nombre d'ouvrières. Un seul circuit est remis en service après la guerre ; il



Fig. 70 - Circuits de ramassage de main-d'œuvre autour d'une usine rurale et marché du travail

(Reproduction des cartes au 1:80.000 de l'Institut géographique national : Aigurande et Châteauroux). En tirés et en tirés séparés par des points, les deux circuits antérieurs à 1939. En traits continus, circuit unique rétabli après la guerre et supprimé en 1953 devant l'afflux local de main-d'œuvre.

dessert Fougerolles - Saint-Denis-de-Jouhet - Cluis et Gournay. Neuvy fournit une quarantaine de travailleuses ; le nombre des demandes d'embauche croît et le recrutement local représente 75 unités. N'ayant plus d'inquiétude sur la possibilité de trouver la main-d'œuvre nécessaire, la direction supprime en 1953 le service de ramassage devenu désormais une charge inutile. Cela n'a provoqué que deux abandons : une soixantaine d'ouvrières effectuent l'aller et retour à bicyclette pour garder leur travail ; deux viennent de Maillet et font 12 kilomètres matin et soir (fig. 70).

Les circuits de ramassage organisés par les entreprises leur permettent de se procurer du personnel résidant dans les milieux ruraux. La dépense engagée doit être rentable et permettre d'employer une main-d'œuvre acceptant des salaires faibles ; si le recrutement local devient possible, les frais supplémentaires ne se justifient plus et si on ne congédie pas les employés éloignés, on leur laisse le soin d'assurer leur propre transport. Il est vrai que la suppression des ramassages, sans protestation des bénéficiaires, n'est possible que dans certaines conditions sociales qu'on ne retrouve pas partout. Les ouvriers imposent parfois le maintien des services leur permettant d'accéder au travail sans l'effort physique supplémentaire imposé par de longs trajets (15).

Le marché régional du travail commande aux mouvements professionnels dont la force et la direction varient en fonction de la répartition et de la nature des activités industrielles. La situation ne reste pas constamment la même : des facteurs locaux évoluent sous l'influence des conditions générales de l'économie et confèrent à un moment donné leurs caractères aux déplacements des hommes à la recherche de leur travail.

3° *Les transporteurs routiers et les déplacements professionnels privés.*

Le nombre des services de ramassage assurés par les entreprises est si considérable que les transporteurs publics s'inquiètent de la concurrence et jugent qu'il s'agit d'un trafic qui leur échappe. Un ingénieur des transports signale, dans un rapport officiel :

« ... Parmi les véhicules automobiles privés, il existe notamment un grand nombre d'autocars que possèdent des établissements industriels. Ceux-ci effectuent des services de ramassage de leurs ouvriers résidant en dehors du lieu de travail. Les représentants des entreprises de transports publics se sont élevés contre cette concurrence que les règles actuelles de coordination ne permettent pas d'éviter... » (16).

Les directions des entreprises dans lesquelles la main-d'œuvre est transportée, considèrent cet avantage comme une prestation en nature s'intégrant au salaire ; elles évaluent le coût de l'opération à des taux que les transporteurs publics ne jugent pas rémunérateurs. On conçoit

(15) Des exemples en seraient fournis par les services de la S.N.C.A.N. de Bourges, et par ceux d'une huilerie proche de la ville, services dont le maintien paraît beaucoup moins nécessaire qu'en région rurale.

(16) [136].

que les industriels ne soient pas disposés à leur confier les services s'ils doivent revenir plus cher : ils ne sont pas prêts non plus à laisser des lignes publiques s'organiser car les tarifs pratiqués y sont onéreux et le personnel risquerait d'exiger un salaire plus élevé eu égard à ses frais de transport. Des tentatives d'accords ont été essayées en plusieurs points : elles ont toutes échoué ; les exigences des transporteurs routiers supprimeraient l'intérêt économique du système. Si les entrepreneurs de transport protestent, n'est-ce pas en partie pour la forme ? Lors des pourparlers sur le transfert à la route du service local des voyageurs entre Bourges et Vierzon, les compagnies routières ont demandé le maintien des trains ouvriers ; elles préféreraient ne garder que les transports avantageux. Ce point de vue empêche tout accord : il montre que les exigences des transporteurs routiers dépassent souvent leurs possibilités réelles d'exploitation.

On doit noter que les réclamations contre la concurrence privée s'accompagnent de vastes plans pour créer une masse assurée de voyageurs. Cette double campagne naît de la médiocrité de la fréquentation dans les autocars, spécialement sur les lignes rurales. Les professionnels de la route ont fait des propositions pour réduire le nombre des écoles rurales et conduire les élèves vers celles qui seraient maintenues ; cela assurerait un trafic minimum aux entreprises routières. C'est en effet sous cet angle que le problème scolaire a été envisagé ; le décret de septembre 1953 sur l'organisation du groupement et du transport des élèves de l'école primaire a été publié sous l'inspiration des compagnies de transport (17).

En fait, il s'agit de leur assurer une véritable subvention :

« ... Le fonctionnement des services de ramassage nécessiterait « évidemment une subvention nationale : deux aller-retours à 25 « kilomètres, 100 kilomètres de parcours journalier, 250 journées « d'utilisation, 60 francs par kilomètre, on peut estimer que cela « ferait 1.500.000 francs par véhicule en service et 30 milliards « pour 20.000 véhicules » (18).

Outre ces mouvements stables et assurant des rentrées régulières, le transporteur bénéficierait du trafic normal qui serait payant ; les lignes déficitaires disparaîtraient et le réseau serait formé essentiellement de lignes subventionnées à divers degrés. Des essais sont tentés en Dordogne, mais ils conservent jusqu'alors un caractère sporadique. Nul doute que leur application à une grande échelle, outre les graves problèmes de tous ordres qu'elle poserait à l'organisation de l'enseignement, se traduirait par un remaniement complet des réseaux, s'orientant vers une série de circuits bi-quotidiens autour des chefs-lieux de cantons et des villes.

La volonté de revenus assurés s'explique chez les transporteurs par les difficultés rencontrées par certains artisans (19) et par le désir des

(17) Journal officiel du 8 septembre 1953, p. 7943.

(18) GUICHETEAU [324], Sous-Directeur de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques : Le ramassage des écoliers, Edition du groupement syndical de la Carrosserie et du Charronnage de France, 8 pages, sans date.

(19) On sait que ces projets ont reçu des débuts d'application en Dordogne (Domme) et dans le Pas-de-Calais (d'après [276]).

grandes compagnies de conquérir une certitude de rapport pour les capitaux engagés, qui rappelle, à bien des égards, le principe de la garantie d'intérêt accordée aux compagnies ferroviaires voici un siècle.

III — *DEPLACEMENTS LIÉS A L'ATTRACTION DES CENTRES COMMERCIAUX.*

L'activité commerciale détermine également d'importants mouvements humains qui diffèrent des précédents par leur discontinuité : la nature de ces déplacements dépend des conditions dans lesquelles les villes exercent leur influence sur le milieu extérieur (20). Les techniques de transport interviennent notamment pour modifier l'établissement des relations entre la cité et le milieu environnant. G. Chabot a montré les effets de la transformation apportée par l'emploi de l'autocar dans les facilités de communication ; l'influence urbaine s'étale en surface au lieu de se localiser le long des axes liés au chemin de fer ; les zones constituées par les isochrones prennent l'aspect de fuseaux continus à la place de celui de tentacules (21).

1° *Courants interurbains.*

Les villes n'offrent pas toutes les mêmes ressources commerciales ; aussi, les populations des unes sont attirées vers les autres. Les courants interurbains sont souvent soumis à un rythme hebdomadaire. Le rayonnement parisien s'exerce avec force dans tout le Centre ; il est de nature spéciale.

La vitesse actuelle des rapides permet un aller et retour dans la journée à Paris au départ de toutes les grandes villes de l'ensemble territorial étudié. Aussi, ce ne sont pas seulement les grossistes et les commerçants qui sont sollicités par le commerce parisien, mais le simple acheteur. De Poitiers, Clermont-Ferrand ou Limoges, la visite aux salons et expositions de la capitale s'accompagne d'achats. Ce mouvement, alimenté toute l'année par une multitude d'individus différents, est soutenu avec régularité par les allées et venues au moins hebdomadaires d'une masse composite dans laquelle les marchands de bestiaux fréquentant la Villette côtoient des fonctionnaires, des officiers, des cadres moyens et supérieurs de l'industrie et des banques, travaillant à Niort ou Nantes et que les difficultés de logement et l'ambition d'une autre résidence conduisent à conserver l'appartement parisien où loge leur famille. Les uns et les autres sont clients du commerce de Paris et aident inconsciemment à son rayonnement. Ce courant s'apparente aux mouvements professionnels sans pouvoir y être assimilé parce qu'il n'est pas quotidien (22).

La puissance d'attraction qu'exerce Paris limite celle des métropoles régionales ; celui qui entreprend un vrai voyage veut trouver le plus grand choix pour ses achats et pense que seule la capitale peut le satis-

(20) GEORGE [406]. Cf. p. 65-66 et 111-112.

(21) CHABOT [304].

(22) Nous avons relevé au cours de nos enquêtes un habitant de Vierzon travaillant à Ivry et faisant le voyage quotidiennement.

faire. En outre, les communications ne sont aisées que dans cette direction. Comment Clermont-Ferrand exercerait-il une influence lointaine vers l'ouest, étant donné la durée totale exigée par les déplacements : on ne peut faire, de Tulle, un aller et retour dans la journée, et il n'y a pas 200 kilomètres !

Les courants les plus importants par le nombre unissent des villes relativement proches ; une hiérarchie s'établit entre les cités d'une région, et l'une d'elles concentre dans son cadre l'essentiel des activités commerciales. Dès lors, son rayonnement s'affirme, et principalement les jours de marché un grand concours de population se rassemble, dont une part est d'origine urbaine. C'est particulièrement sensible dans les régions où certaines agglomérations conservent une fonction industrielle dominante. Ce sont généralement des mouvements hebdomadaires. Le samedi, jour d'arrêt des usines, les habitants des localités industrielles de la région nantaise, de Vierzon et de Commentry viennent respectivement à Nantes, Bourges et Montluçon pour procéder à leurs achats.

2° *Déplacements des ruraux vers la ville.*

Mis à part les paysans qui fréquentent comme vendeurs les marchés urbains, les habitants des campagnes, agriculteurs ou non, viennent à la ville avec moins de régularité. Ces déplacements sensibles dans toutes les villes tendent à s'orienter de plus en plus vers la cité principale dont l'influence est favorisée par le tracé des réseaux d'autobus conçus lors de l'élaboration des plans départementaux.

Les transports publics ont un rôle difficile à mesurer, ils ont assuré longtemps l'essentiel de la circulation ; depuis quelques années, l'emploi de véhicules individuels se développe ; l'acquisition des automobiles est un fait banal dans les exploitations rurales même modestes ; l'esprit traditionnel d'entraide fait que les voisins profitent des déplacements, et on s'achemine vers un renversement de la situation, les transports privés représentant la majeure partie des mouvements. Cette évolution accentue la crise déjà signalée sur toutes les lignes locales de transport par route (23) ; elle doit sa rapidité à la médiocrité des services mis à la disposition du public :

« ... Nous retiendrons seulement que, dans l'ensemble, la suppression des services voyageurs par fer apparaît aujourd'hui « dans beaucoup de régions rurales comme une régression : les « services routiers n'y ont assuré ni la qualité, ni même la « assistance du service ferroviaire supprimé. » (23)

Dans ces conditions, les renseignements fournis par l'analyse du trafic des autocars ne donnent qu'une idée partielle des mouvements étudiés ; il convient d'en tenir compte en l'absence d'autres sources. Et encore, les données sur lesquelles nous appuyons notre étude ont-elles un caractère fragmentaire. Il serait souhaitable de connaître le nombre de voyageurs transportés par la ligne, ou à défaut les recettes

(23) MATIGNON [346] signale que dans les départements les plus favorisés la fréquentation des véhicules n'atteint pas la moitié des places offertes.

relatives à chacune d'elle, ou même la fréquentation moyenne. La documentation n'est pas si riche ; nous nous heurtons à un manque d'information déjà souligné (24).

La S.G.T.D. a bien voulu communiquer, pour deux jours donnés, le détail des parcours accomplis par chaque voyageur sur la ligne Clermont-Ferrand-Aubusson ; un aller et retour quotidien permettant de passer la journée au chef-lieu du Puy-de-Dôme y est mis en circulation. Ces graphiques donnent un reflet fidèle de la physionomie habituelle de la circulation sur la ligne (fig. 71). Le trafic se fait avant tout avec la grande ville dont l'influence est plus sensible le samedi que le jeudi. Son pouvoir d'attraction décroît rapidement : un seul voyageur va jusqu'à Aubusson le samedi, un seul en part le jeudi. Quelques kilomètres à l'ouest de Pontaumur, on quitte la zone des fréquents voyages à Clermont-Ferrand dont on est éloigné d'une cinquantaine de kilomètres. La dissymétrie du trafic du samedi retient l'attention ; les arrivées sont moins nombreuses que les départs ; une partie de la clientèle du samedi soir est formée de travailleurs et d'étudiants, passant le dimanche dans leur famille et n'étant pas venus le matin même à la ville ; d'autre part, un service partiel entre Pontaumur et Clermont déverse des voyageurs en fin de matinée ; beaucoup repartent le soir par l'autocar d'Aubusson. Les mouvements partiels, hors ceux qui ont Clermont-Ferrand pour origine ou terminus, sont de faible importance. Ils ne portent que sur quelques voyageurs, sur de petites distances ; une exception est notable le samedi à Pont-de-la-Garenne ; cela semblait à l'entrepreneur un fait occasionnel.

Cette répartition du trafic en fonction d'un terminus, caractérise un grand nombre de relations. Elle s'applique aux lignes dirigées sur le centre commercial principal de chaque département ; on la repère aussi avec un volume inférieur sur les relations orientées vers des marchés de plus faible envergure. Les villes n'exercent pas toutes la même attirance sur les campagnes voisines. L'analyse du trafic dans le cadre d'un département permet de saisir le degré d'influence des différentes agglomérations.

La semaine est l'unité normale de comptage, étant donnée l'abondance des services non quotidiens. F. Gay a présenté une carte des mouvements dans le département de l'Indre (25) ; les observations faites ont une valeur d'ensemble. Moins de cent voyageurs hebdomadaires sont transportés sur la plus grande partie des lignes. Les seuls itinéraires à trafic élevé, plus de quatre cent-cinquante voyageurs transportés, aboutissent à Châteauroux. Ils correspondent aux longues lignes régionales joignant à la desserte du milieu rural un service interurbain (Châteauroux à Bourges, Blois ou Poitiers). Cette dernière relation s'établit par Argenton et pourrait faire croire à un grand courant vers cette dernière localité ; mais il s'agit du passage vers Châteauroux et d'un trafic spécial qui n'est pas lié à une fonction commerciale ; la gare d'Argenton est le point de jonction avec le réseau ferré, le plus employé par les Blancois. En fait, aucun centre secondaire ne détermine

(24) GENTILI [323].

(25) GAY [322].

Samedi 29 Avril 1950

Judi 27 Avril 1950

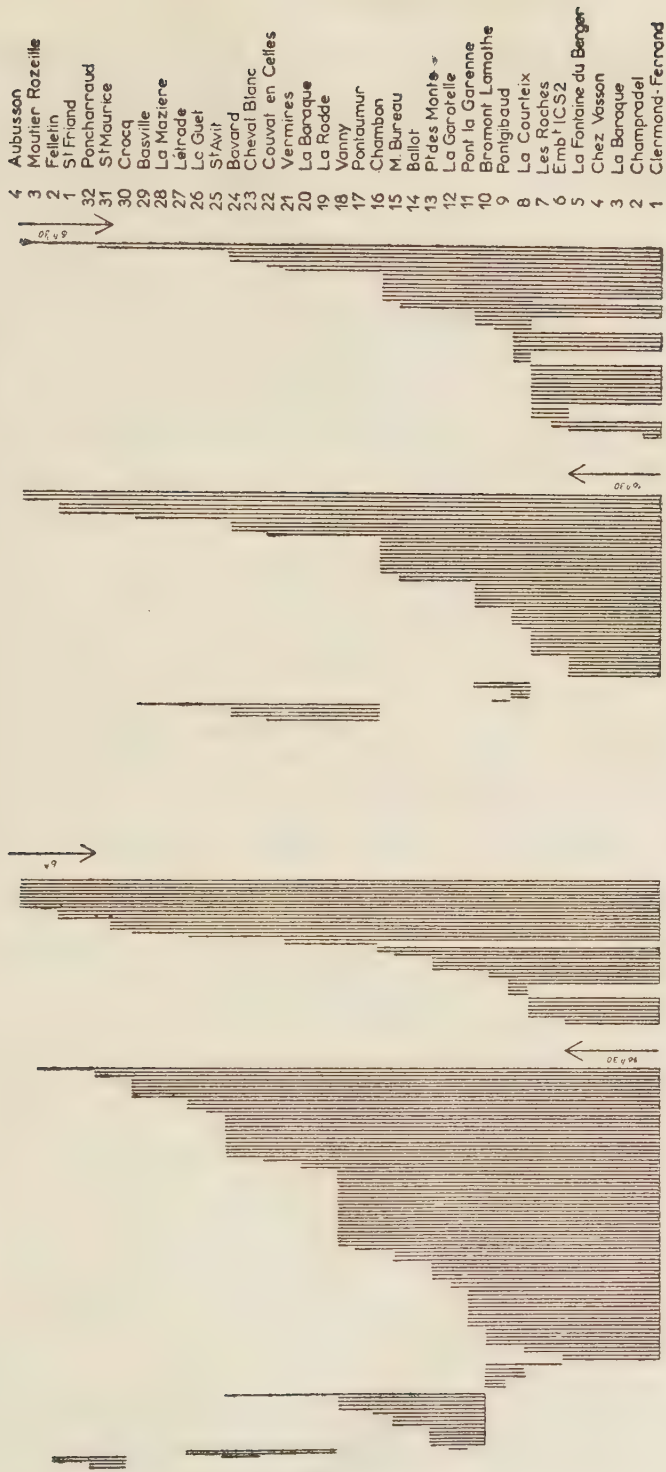


Fig 71 - Rayonnement de Clermont-Ferrand - Le Italic des voyageurs sur la ligne Aubusson Clermont-Ferrand

Chaque trait représente le parcours accompli par un voyageur

un trafic comparable à celui de Châteauroux ; l'attraction prédominante de la préfecture est mise en relief.

Les répartitions horaires et hebdomadaires des services automobiles fournissent d'utiles compléments à ces observations et montrent que le trafic routier satisfait avant tout aux mouvements vers la ville (26). (Tableaux p. 493). Les autobus arrivent vers 10 heures et surtout au début de l'après-midi ; les départs sont nombreux en fin de matinée (11 h. à 13 h.) et plus encore entre 16 h. et 18 h. Cette répartition des mouvements traduit les allées et venues des ruraux ; les services échappant à ce rythme simple parcourent les lignes dont les deux terminus aboutissent à des villes importantes ; ils ne sont pas uniquement conçus pour assurer le rayonnement d'un centre urbain. Même sur ces relations, le caractère fondamental du mouvement campagne-ville apparaît nettement : le départ matinal d'un terminus se fait avec de rares clients, parfois à vide ; la voiture se remplit en approchant de l'autre centre terminus. Il en va de même pour l'autocar effectuant à la même heure le parcours en sens inverse. Le tableau du trafic hebdomadaire fait apparaître le renforcement généralisé du trafic le samedi, particulièrement sensible pour les petites villes ou pour celles qui, comme Poitiers, ont une activité commerciale dominante ; ce jour est souvent celui de la tenue du principal marché de la semaine. La faiblesse de la circulation est remarquable le mercredi et le vendredi ; c'est un fait commun. Les services non quotidiens fonctionnent toujours le samedi, souvent le jeudi où le congé scolaire favorise les achats ; si un troisième jour doit être choisi, ce sera le lundi ou le mardi, pour assurer l'alternance des jours avec et sans transport. Le dimanche est un jour où la campagne est en grande partie privée de moyens de circulation. Les magasins de la ville sont fermés et l'activité commerciale ne saurait fournir de la clientèle aux autobus ; le dimanche est le jour où la concurrence des véhicules privés est la plus forte, de plus, les compagnies de transport conservent leur matériel disponible, pour assurer des déplacements occasionnels ; beaucoup considèrent que c'est la vraie source de leurs revenus et continuent d'exploiter une ligne pour bénéficier d'un réseau de correspondants, d'un moyen de réclame, de l'établissement de relations directes avec tous ceux qui organisent des excursions : instituteurs, curés, sportifs, responsables d'associations diverses. Le transporteur se fait, à l'occasion, organisateur de voyages. De mai à novembre, tous les dimanches sont retenus longtemps à l'avance. Des déplacements lointains de trois ou quatre cents kilomètres en une trentaine d'heures ne sont pas rares (27). Cette activité touristique d'un type particulier s'insère dans la vie de l'entreprise ; elle est pour beaucoup dans la rarefaction des services du dimanche. Elle est particulièrement développée en milieu rural où la contenance d'un car est facilement remplie par les participants d'associations d'une ou deux communes et où elle est à l'abri de la concur-

(26) Voir la méthode préconisée pour analyser ces données par MISPEL-BLOMBEYER et BERGH VAN EYSINGA [351].

(27) Les transporteurs disposant de deux ou trois voitures organisent fréquemment des voyages de deux à quatre jours.

rence des grandes entreprises de tourisme et des services du chemin de fer qui mettent des autorails à la disposition des groupements (28).

Toutes les observations concourent à montrer l'importance des mouvements de la campagne vers la ville et l'influence croissante des grands centres commerçants : l'aménagement des horaires et des services hebdomadaires des lignes routières sont conçus en fonction de ces exigences de la circulation locale.

A — REPARTITION HORAIRE DES MOUVEMENTS D'AUTOCARS LE SAMEDI A POITIERS, CHATEAUROUX ET LA CHATRE

Heures	Nombre de départs à			Nombre des arrivées à Châteauroux
	Poitiers	La Châtre	Châteauroux	
5 à 6	1	1	—	—
6 à 7	7	3	3	—
7 à 8	4	2	1	—
8 à 9	—	—	2	—
9 à 10	—	1	—	9
10 à 11	1	—	2	4
11 à 12	20	1	5	—
12 à 13	3	1	1	1
13 à 14	—	—	—	12
14 à 15	—	—	—	10
15 à 16	1	2	2	—
16 à 17	19	4	4	2
17 à 18	25	1	7	4
18 à 19	—	2	5	—

B - REPARTITION HEBDOMADAIRE DES MOUVEMENTS D'AUTOCARS A CHATEAUROUX, POITIERS ET LA CHATRE

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dim.
<i>Châteauroux</i> arrivée	30	29	25	31	28	34	20
départ	29	28	24	30	27	33	18
<i>Poitiers</i> départ	54	76	45	77	43	81	16
<i>La Châtre</i> départ	13	11	10	14	11	18	6

(28) Bourges est le point de départ d'un autorail tous les huit ou quinze jours pour passer un dimanche au Mont-Dore, et même à Champagnole, pendant la période du ski. Des organisations comme le Touring-Club de France louent tout le convoi et en disposent à leur gré. En été, La Baule, Versailles et d'autres lieux ont été visités.

* * *

Le réseau régional de transport évolue depuis un demi-siècle dans son dessin. Les techniques se transforment ; leur rôle respectif se modifie sans cesse. Ces changements ne sont pas indépendants de la structure des entreprises ni de l'évolution générale de la situation économique.

Des courants de trafic s'imposent un moment ; leur durée exprime le degré de stabilité des activités humaines. La circulation apparaît comme un reflet fidèle de l'économie, mais son rôle n'est pas passif. Les possibilités de relations commerciales qu'elle crée avec d'autres régions et d'autres États influencent profondément l'agriculture et l'industrie. La facilité des communications intervient par elle-même, mais dans le passé et dans le présent les transporteurs exercent une action directe sur les économies régionales en favorisant certains traits de leur évolution. Toute la vie s'en trouve transformée.

CONCLUSION

Les techniques de transport modernes étendent leurs réseaux en même temps qu'évolue le système économique dont elles aident les progrès. La concentration exerce ses effets sur la structure même des organismes de transport. La formation rapide des grandes compagnies ferroviaires n'est qu'une étape dans cette direction ; elle est suivie d'autres mesures : l'une, la fusion de l'Orléans et du Midi ne précède que de quelques années la nationalisation partielle des chemins de fer qui crée une exploitation nationale unique. La constitution de très puissantes sociétés affecte aussi le transport routier ; mais le maintien d'une masse artisanale, héritée des premiers âges du développement de la profession, estompe en partie les caractéristiques de son organisation. Si les entreprises de transport reflètent dans leur propre structure les conditions économiques générales, la formation des monopoles exerce aussi son influence sur leur gestion commerciale : la politique tarifaire des entreprises ferroviaires (compagnies, puis S.N.C.F.) passe d'une étape d'aide systématique aux économies régionales à une politique d'appui particulier aux grands complexes industriels. Cette tendance ressort nettement de l'analyse des chapitres spéciaux de la tarification. Cette dernière présente encore des aspects contradictoires, car les intérêts régionaux obtiennent quelques fois satisfaction.

L'opposition des intérêts apparaît constamment au cours de cette étude. Les compagnies se disputent les concessions, les entreprises routières se partagent les itinéraires ou les régions. Les accords résultent de compromis toujours provisoires et souvent remis en question. Mais les luttes sortent du cadre de la profession pour atteindre les usagers. La construction ferroviaire est dirigée rapidement par les financiers et les industriels parisiens. Les intérêts régionaux et locaux semblent souvent négligés ; aussi les voyons-nous se dresser avec force contre les décisions arrêtées. Les mesures actuelles de déséquipement ferroviaire, celles qui visent à la pratique de tarifs différentiels suivant la nature des lignes, ne déclenchent pas moins d'opposition (1).

(1) Extrait de « Libre Poitou » du 23 juin 1955 : « Une protestation : Les propositions de réformes tarifaires présentées par la S.N.C.F. le 21 avril 1955 ont fait l'objet d'une communication de la Chambre de Commerce de Poitiers à la suite de laquelle le Comité directeur a élevé une énergique protestation contre le projet de la S.N.C.F. tendant à favoriser les grandes lignes déjà indexées au détriment des lignes secondaires, et a demandé que le Gouver-

L'affirmation des volontés des clients essentiels n'exclut pas la participation au débat, de l'opinion publique entière, qui s'exprime dans la multitude des publications, des prises de position de notables et d'organismes économiques. Dès l'origine du chemin de fer, leurs vœux se heurtaient à des volontés arrêtées d'avance. La situation s'est encore aggravée aujourd'hui. L'opinion publique ne formule pas moins son avis que dans le passé devant les grands travaux, mais elle est encore moins entendue car elle trouve en face d'elle des puissances économiques plus fortement organisées, ou l'Etat lui-même, agissant sous leur impulsion. Nous ne partageons pas les vues de M. Blanchard lorsqu'il parle du désintéressement de l'opinion régionale devant la constitution d'un réseau électrique français et devant les problèmes du rail et de la route (2). Des exemples récents montrent, à côté de vœux ou de décisions collectives des municipalités et Chambres de commerce, d'innombrables pétitions pour réclamer le maintien du trafic des voies ferrées ; faut-il rappeler l'action entreprise conjointement pour la défense des intérêts des paysans menacés d'expulsion et la reconstitution des liaisons ferroviaires lors de la mise en eau du barrage de Bort ? N'est-il pas remarquable, nous l'avons souligné à propos de la coordination, que les grandes questions économiques soient souvent soustraites au contrôle des Assemblées, justement parce que ces dernières sont sensibles à l'expression des intérêts locaux ; les projets élaborés d'avance en tiennent compte dans la mesure où cela n'entrave pas des réalisations d'intérêt général et leurs auteurs ne sont pas disposés à les modifier. Aussi, l'étude des réseaux de transport ne peut être conduite qu'en tenant compte de la multitude des facteurs qui interviennent tant au cours de leur formation que dans les modalités de leur utilisation économique.

Le réseau des communications, élaboré à un moment donné, offre aux populations qu'il dessert des possibilités d'utilisation favorisant la rénovation de leur économie ; mais la relation n'est ni simple, ni directe, entre les deux données. N'est-ce pas un déterminisme élémentaire qui fait de la présence de bonnes communications la condition majeure du rétablissement de la prospérité dans les ports du littoral atlantique ?

L'extension généralisée du réseau ferré au début du XX^e siècle crée, à travers le Centre et le Centre-Ouest, des facilités identiques de circulation ; et cependant des différences fondamentales opposent la nature des activités dans les régions rurales ; parmi ces dernières, seules certaines se sont adaptées à des conditions modernes de production : la présence de capitaux, la souplesse de la structure agraire, les conditions démographiques le leur permettaient. L'organisation commerciale subit des changements complets ; la formation du marché national se concrétise dans l'emprise directe des sociétés parisiennes sur les circuits

nement et le Parlement s'opposent à la réalisation de la réforme envisagée. Après avoir rappelé la différence d'indexage du port de La Rochelle-Pallice par rapport à celui des gares desservant les autres ports de l'Atlantique, le Comité directeur a en outre émis le vœu que les gares desservant les ports de l'Atlantique bénéficient toutes du même indice. Les délibérations prises et les vœux émis sur ces importantes questions feront l'objet d'interventions tant auprès des Pouvoirs publics que des administrations intéressées. »

(2) BLANCHARD [244], p. VI.

de distribution et de ramassage des produits agricoles, mais ici encore les possibilités matérielles offertes par les moyens de transport ne sont pas identiquement employées. Les firmes commerciales exercent leur influence dans le domaine des productions provenant en majeure partie des petites et moyennes exploitations rurales (viande, lait, fruits...) tandis qu'elles laissent l'organisation du marché aux producteurs lorsqu'eux-mêmes sont puissants (betterave, blé, vin...). L'ère des créations individuelles basées sur des investissements locaux est révolue : le cas de Michelin à Clermont-Ferrand est classique. La localisation industrielle tient compte des facilités de transport et il est logique de le souligner ; mais dans un pays où l'équipement est largement développé, l'état des communications intervient-il pour beaucoup ? Quelles raisons profondes poussent une entreprise à élire Bourges (3), de préférence à Moulins, Nevers ou Tours comme siège d'une nouvelle exploitation ? Le prix des terrains, les conditions locales du marché du travail, la présence d'espaces libres reliés facilement à la gare pèsent plus dans la décision que le nœud des relations établies autour de la ville. Il convient de ne pas oublier que le choix d'une société s'établit sur des données financières précises ; il résulte d'enquêtes sur les coûts de construction, des prévisions sur les conditions d'apport des matières premières (le prix du transport est, certes, décisif), et non sur les vues plus externes, notamment sur les tracés des communications. Lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, n'oublie-t-on pas quelque peu ces vues ? On ne peut imposer à des capitaux privés des transferts d'exploitation ou des créations d'usines dans une région donnée. Tout au plus peut-on envisager des mesures d'équipement, payées par la collectivité, destinées à favoriser ultérieurement les installations nouvelles ; à moins qu'on ne verse directement des subventions prises sur le budget de l'Etat aux industriels acceptant les localisations qu'on leur propose.

L'étude des transports ne souligne-t-elle pas justement la difficulté d'imposer des règles et des ententes à une multitude d'entreprises. Depuis vingt-cinq ans que le problème de la coordination est posé, la solution n'est pas trouvée. D'ailleurs les conditions permettant une étude approfondie du problème ne semblent pas avoir été réunies : en effet aucune étude précise de rentabilité comparée n'a été faite ou tout au moins n'a été rendue publique. Le chercheur est surpris d'apprendre l'absence de calculs de prix de revient sur des exemples donnés d'acheminement par wagon ou camion ; tout au plus, des services de statistiques générales se sont-ils livrés à de hautes spéculations mathématiques sur le calcul d'un prix de revient national de transport par chemin de fer, dont on se demande la signification concrète. De réelles difficultés existent pour l'établissement du prix de revient d'un acheminement de marchandises par voie ferrée, étant donné la variété des facteurs en jeu : nature de la traction, nature des trains employés dont la composition varie quotidiennement, profil des lignes parcourues, intervention des frais généraux, pour n'en citer que quelques-uns. Néanmoins, on s'explique mal la carence des services officiels, à laquelle correspond en partie celle des entreprises privées ou publiques. On atteint ici le domaine interdit à la re-

(3) Nous pensons précisément au choix fait par Michelin en 1952 de créer une nouvelle usine.

cherche : les connaissances, bien rares semble-t-il, sont gardées aussi jalousement que les secrets de fabrication dans une usine.

Dans ces conditions, on ne peut envisager d'établir une organisation rationnelle des moyens de communications. En effet, sans la connaissance préalable du prix de revient d'un transport suivant les techniques et les types d'entreprises qui les assurent (voie ferrée, camion d'un transporteur ou d'une entreprise industrielle), quelles bases peuvent être retenues pour décider de la fermeture d'une ligne ou de la création d'un service routier ? Comment choisir la solution la plus avantageuse pour la collectivité ? En fait, on ignore généralement la rentabilité des mesures qu'on adopte : on peut affirmer que c'est le plus souvent en l'absence de données sérieuses qu'on arrête des décisions lourdes de conséquences pour l'économie régionale. Depuis des années on tente d'aboutir à une organisation générale des transports, par la coordination. En fait les services offerts à la clientèle se sont dégradés et le coût général des transports pour la Nation reste élevé dans les conditions présentes d'utilisation du rail et de la route.

Les inégalités de développement des économies régionales s'accroissent ; les régions du Centre et du Centre Ouest y figurent parmi les grandes victimes. Une enquête du Conseil National du Patronat français constate une diminution des richesses généralisée pour l'ensemble des départements intéressés (4), tandis que les Inspecteurs généraux de l'économie y signalent la permanence du chômage. Les permis de construire industriels délivrés n'intéressent que de faibles superficies dans l'ensemble des régions comprises entre Loire et Dordogne, et les bénéficiaires sont des localités déjà équipées comme Nantes (5). Les grandes régions industrielles se voient doter d'un équipement toujours plus moderne et plus complet ; en même temps, on améliore l'exploitation des voies ferrées, routières ou fluviales qui les unissent, mais on néglige le reste du territoire. La concentration géographique qui s'opère n'est qu'un reflet imparfait de la puissance de la concentration financière. On discute de plans d'aménagement de l'espace, destinés à faire naître la prospérité dans de vastes territoires français qui se dépeuplent et s'appauvrissent, mais en même temps on y ferme lignes et gares et parfois mines et usines ; on y condamne les canaux, compromettant par avance une part de leurs possibilités de production. S'il est vrai que la présence d'un système de transport ne suffit pas à faire naître l'activité sans la volonté tenace des hommes, son abandon partiel compromet le relèvement économique des régions délaissées, parfaitement concevable dans les perspectives d'un développement harmonieux de l'économie française.

Le réseau de transport dans le Centre et le Centre-Ouest de la France évolue en même temps que l'ensemble des activités économiques régionales ; il influence leurs transformations, mais en même temps il en subit les effets ; son étude permet d'enregistrer, dans un

(4) La Loire-Inférieure et la Vendée font exception, tandis que les Charentes, les Deux-Sèvres, la Vienne, le Cher, le Loir-et-Cher et l'Allier sont particulièrement touchés : Le Monde Economique et Financier, 29 août 1954.

(5) Le Monde Economique et Financier, 26 septembre 1954.

domaine particulier, le résultat de la concentration géographique de la production industrielle et agricole dans quelques zones privilégiées. Cette évolution a valeur d'enseignement général; elle se retrouverait dans les régions plus ou moins assoupies des pays industriels ayant traversé les mêmes phases dans leur développement économique et, ayant connu les mêmes étapes dans les changements de structure de leur marché.

BIBLIOGRAPHIE

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES SOURCES UTILISÉES

I — DOCUMENTS D'ARCHIVES RELATIFS AU DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERRE.

Une documentation très riche figure dans les dépôts des Archives Nationales et des Archives départementales ; une partie importante provenant de fonds privés est conservée aux Archives de la région Sud-Ouest S.N.C.F. Les sources dont nous disposons sont de trois types ; on ne saurait demander à toutes le même ordre de renseignements ; il convient de les utiliser en n'oubliant pas le but dans lequel elles ont été conçues. Une classification permet de distinguer trois catégories :

1° Les enquêtes officielles destinées à obtenir la concession définitive d'exploitation d'une ligne. Là sont consignés les avis des commissions départementales, là s'expriment les intérêts économiques divergents, là se trouvent les rapports techniques des ingénieurs étudiant les ouvrages d'art, le profil de la ligne suivant les divers tracés possibles. La compagnie avait généralement fait son choix et tous les arguments concouraient pour y rallier ceux qui tranchaient en dernier ressort.

2° Les prospectus adressés aux milieux financiers pour attirer les capitaux. Ici, il faut laisser prévoir une forte rémunération du capital investi, aussi le trafic probable est-il forcé et évalué sans tenir aucun compte des constructions voisines.

3° Les brochures locales qui ne traitent en général que de problème de détail du tracé. Ce sont œuvres passionnées d'un maire ou d'un conseiller municipal, d'un industriel, d'un notable retiré sur ses terres, général ou magistrat, soucieux de la défense de leurs intérêts de clocher. Ces écrits se répondent souvent et la confrontation de deux d'entre eux sur une même ligne reste source de connaissance.

II — *DIFFICULTÉS DES RECHERCHES RELATIVES A LA CIRCULATION ROUTIERE.*

Les Archives nationales et départementales sont d'un faible secours. Les Archives privées sont réparties dans une multitude de mains : leur accès dépend du bon vouloir des possesseurs. Nous sommes amené à utiliser quelques documents dont on nous a demandé de respecter l'anonymat ; l'inconvénient de ce procédé est évident ; mais devions-nous renoncer à l'utilisation de faits d'une authenticité indiscutable, des seuls éléments capables de nous éclairer sur certains aspects des problèmes qui nous préoccupent et de nous conduire à une connaissance précise de la structure de notre économie ? Enfin, un inconvénient commun aux rares sources écrites est de traiter toujours de données valables à l'échelle du pays entier et de ne conduire jamais aux problèmes de la circulation routière posés dans un cadre régional, à l'exception des relevés de trafic à grande distance.

L'enquête orale tient une place capitale dans le rassemblement des faits utilisés : fondateurs des compagnies routières, transporteurs, fonctionnaires des services des Ponts et Chaussées, hôteliers, garagistes, notaires, commerçants ont largement contribué à notre information. Nous avons réuni ici une documentation complète et abondante ; nous avons dû nous contenter là de poser des questions auxquelles on nous a répondu le plus souvent sous forme d'envoi de quelques pages tapées à la machine. Le chercheur doit remercier ceux dont la patience et la bienveillance infinies ont facilité son travail, mais il doit évoquer en toute honnêteté ses échecs, dont chacun représente une faille dans sa documentation. Une puissante entreprise routière, interrogée sur son histoire, nous a transmis trois pages de banalités en guise de réponse ; le secrétaire d'un syndicat départemental de transports routiers, après nous avoir réservé le plus charmant accueil, nous a demandé de lui adresser un questionnaire détaillé auquel il se proposait de répondre à tête reposée avec précision et en fournissant tous les éléments statistiques nécessaires. Nous attendons encore la réponse.

III — *DOCUMENTS RELATIFS A L'ORGANISATION DES SERVICES ET AU TRAFIC DES CHEMINS DE FER.*

Nous disposons d'une documentation complète et assez homogène dont nous avons pris connaissance dans les services du chemin de fer. Nous avons présenté au cours du texte les observations qui nous paraissaient nécessaires.

I — DOCUMENTS D'ARCHIVES

ABRÉVIATIONS

- A. N. : Archives Nationales.
A. D. : Archives Départementales.
A. M. : Archives Municipales.
A. S. O. Archives de la Région du Sud-Ouest S. N. C. F.

Nous indiquons d'un mot l'essentiel du contenu des dossiers que nous avons consultés et nous précisons la période à laquelle ils se rapportent.

1° — *Développement du réseau ferré et situation économique des régions desservies.*

a) *Données générales :*

1. A. N. F. 14 8511 A : Données sur les chemins de fer d'intérêt local et sur les frais d'établissement des lignes construites par l'Etat.
2. A. N. F. 14 8508 B : Données techniques sur les rails, les inondations et les tunnels (Souterrain de l'Alouette notamment).
3. A. N. F. 14 8508 A : Rapport Rouher du 30 novembre 1856.
4. A. N. F. 14 8508 C : Etat d'avancement des travaux 1867-1868.
5. A. N. F. 14 8509 : Distance des chefs-lieux de cantons aux gares 1869-1876.
6. A. N. F. 14 8510 B : Situation du réseau national 1878-1883.
7. A. N. F. 14 8510 A : Frais d'établissement des lignes construites par l'Etat : budgets annuels avec indication par ligne 1881-1883.
8. A. S. O. F1 B7 : Justification des fusions.
9. A. D. Haute-Vienne 9S 7 1 : Point de vue provincial sur le projet de loi des chemins de fer de 1842.

b) *Données d'ensemble sur le réseau d'Orléans :*

10. A. S. O. V. 49 : Rapports aux Assemblées générales des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer du Centre.
11. A. S. O. 3^e division de l'Exploitation des Chemins de fer du Centre. Carton 156, dossier 1 : Prolongements des Chemins de fer du Centre.
12. A. S. O. C6 C : Construction des Chemins de fer du Centre 1842.
13. A. S. O. C6 AB : Formation de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux et constitution du Chemin de fer du Centre 1841-1847.
14. A. S. O. F. 603 0 517 bis : Clermont-Ferrand et le Chemin de fer du Centre, 1842.
15. A. S. O. F. 1 A : Traité de cession des Chemins de fer du Centre à ceux de l'Orléans, 1852.
16. A. S. O. F. 1 B : Décret d'approbation des conventions passées avec l'Orléans, 1852.
17. A. S. O. 3^e division de l'Exploitation, carton 121, Dossier 3, Rapports du Grand Central et du Crédit Mobilier, 1853.
18. A. S. O. 3^e division de l'Exploitation, carton 121, Dossier 1, Conventions entre l'Orléans et le Grand Central, 1855.
19. A. S. O. F1 C. : Formation de la Société pour l'exploitation de la ligne du Bourbonnais. — Liquidation du Grand Central, 1855-1857.

20. A. S. O. 3^e division de l'Exploitation, carton 121, Dossier 4, Relations des compagnies du P.L.M. et de l'Orléans après la liquidation du Grand Central, 1860-1870.
21. A. S. O. E. 1 C : Combinaisons financières et participation de l'Etat prévues pour la réalisation de l'équipement hydro-électrique.
22. A. S. O. E. 1 3 : Exploitation des lignes secondaires, 1913-1927.
23. A.S.O.E. 1 A : Electrification, études et projets, 1917-1927.
24. A. S. O. E. 1 B : Vœux des Conseils généraux et Chambres de commerce sur les aménagements des centrales hydroélectriques, 1915-1922.
25. A. S. O. E. 1. E. : Lutttes d'influences pour l'équipement électrique de la Dordogne, 1920-1928.
26. A. S. O. E. 1 F : Transport de l'énergie. Etude sur la consommation régionale de l'énergie, 1921-1927.
27. A. S. O. E. 1 G : Electrification partielle du réseau, 1922-1926.
28. A. S. O. E. 1 I. et J : Inauguration des centrales et de l'électrification des voies ferrées, 1926-1943.

c) Données particulières relatives à des relations précises ou des groupes de relations :

29. A. N. F. 14 8939 : Tours-Gannat, 1859.
30. A. N. F. 14 8944 : Poitiers-Limoges, 1860.
31. A. N. F. 14 8940 : Tours-Vierzon, 1861-1869.
32. A. M. Bordeaux Vb/306 : Le chemin de fer de Bordeaux à Lyon : prospection d'une ligne de chemin de fer à préférer à celle présentée par F. Tourneur entre Coutras et Périgueux, 1846.
33. A. M. Bordeaux Vb/360 : Notes sur le projet de chemin de fer direct de Lyon à Bordeaux suivant le tracé de la route impériale 89, Paris 1863.
34. A. M. Bordeaux Vb/359 : Le chemin de fer direct de Lyon à Bordeaux à la deuxième session des conseils généraux, Paris 1863.
35. A. M. Bordeaux Vb/424 : Le chemin de fer direct de Bordeaux à Lyon par Libourne, Bergerac, Saint-Denis et Aurillac, 1864.
36. A. M. Bordeaux Vb/308 : Association Bastiat : Conférence sur le projet du chemin de fer direct entre Bordeaux et Lyon faite à l'Hôtel de la Bourse par A. Bréas, 1881.
37. A. M. Bordeaux Vb/373 : Deuxième pétition : Relations entre le Sud-Ouest, le Centre et l'Est de la France et l'Europe Centrale, Août 1903.
38. A. M. Bordeaux Vb/375 : Comité international Atlantique-Europe centrale-Mer Noire, Comités Bordeaux-Odessa et Suisse-Océan. Compte rendu du Congrès international pour l'amélioration des relations ferroviaires et aériennes Atlantique-Europe Centrale et Orientale, tenu à Bordeaux les 15, 16, 17 juin 1926, organisé par le Comité Bordeaux-Odessa.
39. Archives de la Chambre de Commerce de Bordeaux : Carton 40 A : la grande ligne transeuropéenne du 45^e parallèle (deux liasses : la seconde contient les éléments relatifs aux principaux courants de trafic).
40. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation. Chemins de fer du Centre, carton 155, Dossier n° 2 : Trafic probable Lyon-Roanne.
41. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation. Chemins de fer du Centre, Carton 155, Dossier n° 1 : Trafics probables : Bec d'Allier à Clermont-Ferrand, Moulins à Roanne, Châteauroux à Limoges, 1835-1850.
- 42.—A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation. Chemins de fer du Centre, Carton 155, Dossiers n° 9-10 : Trafics probables Orléans-Vierzon, 1840-1847.
43. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation. Chemins de fer du Centre, Carton 155, Dossier n° 12 : Trafics probables Orléans-Châteauroux et Vierzon au Guétin, 1844.

44. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation, Chemins de fer du Centre, Carton 156, Dossier n° 3 : Trafics probables Nevers-Clermont-Ferrand, 1844-1845.
45. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation, Chemins de fer du Centre, Carton 156, Dossier n° 2 : Nantes-Lyon, 1846.
46. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation, Chemins de fer du Centre, Carton 153, Dossier n° 6 : Inauguration de la section de Nevers, 1850.
47. A. S. O. Brochure 121 : Bourges à Montluçon, 1855.
48. A. S. O. G. C. 764, G. C. II. 765 : Guéret-La Châtre, 1883-1902.
49. A. D. Allier S_j VII.1.1. Montluçon-Moulins, 1846-1847.
50. A. D. Allier S_j VII.1.2. : Aménagement de la gare de Montluçon, 1847-1856.
51. A. D. Allier S_j ml.1.2. : Tours à Montluçon, 1855-1878.
52. A. D. Allier S_j VII.1.3 : Montluçon à Moulins, 1857.
53. A. D. Allier S_j IV. 1.1. : Montluçon à Limoges, 1860.
54. A. D. Allier S_j VI.1.3. : Commentry à Gannat, 1860-1867.
55. A. D. Allier S_j V.1.1. : Eygurande à Montluçon, 1878-1882.
56. A. D. Allier S_j V.4.5. : Eygurande à Montluçon, 1883.
57. A. D. D Charente-Maritime F. 26 : Les ports de La Rochelle et de La Pallice : leur mouvement actuel, et leur avenir lié au réseau des chemins de fer qui les dessert. 20 pages, La Rochelle, 1892.
58. A. D. Cher H. 10. 604 : Montluçon à Nevers, 1872.
59. A. D. Cher H. 10. 606 : Bourges à Bar-le-Duc, Saint-Mihiel et Verdun, 1878.
60. A. D. Cher S. 1816 : Bourges à Cosne et Châteaumeillant à La Guerche, 1891-1893.
61. A. D. Cher S. 2. 387 : Aménagement des gares de Bourges et Vierzon, 1910-1935.
62. A. D. Cher S. 2328 : Tours à Vierzon.
63. A. D. Corrèze S.38 : Brive à Tulle.
64. A. D. Corrèze S. 19 : Eymoutiers à Meymac (conditions techniques d'exploitation).
65. A. D. Corrèze S.62 : Brive à Uzerche (tracé).
66. A. D. Corrèze S.13 : Clermont-Ferrand à Tulle, 1875.
67. A. D. Corrèze S.130 : demande de concession de chemin de fer sur route, 1877.
68. A. D. Corrèze S.63 : Tulle à Uzerche, 1879-1894.
69. A. D. Dordogne S.1266 et S.1269 : Périgueux à Saint-Pardoux.
70. A. D. Dordogne S. : Chemins de fer économiques, 1879-1884 (dossiers non classés).
71. A. D. Haute-Vienne 9.S.4.1 : La Rochelle au Grand Central par Angoulême, 1853-1854, et Limoges-Agen par Saint-Yrieix, 1853.
72. A. D. Haute-Vienne 9.S.3.1 : Limoges à Angoulême et Rochefort, 1860-1861, et Angers à Niort, Nantes à Poitiers, Tours aux Sables et Limoges à Napoléon-Vendée, 1861, et Compagnie des Chemins de fer des Charentes, 1866.
73. A. D. Haute-Vienne 9.S.12.1 : Montluçon à Limoges, 1857-1861.
74. A. D. Haute-Vienne 9.S.6.1 : Limoges à Brive par Saint-Yrieix, 1862.
75. A. D. Haute-Vienne S.41.42 : Clermont-Ferrand à Tulle, 1869-1875.
76. A. D. Indre S : Carton du chemin de fer Châteauroux à Limoges, 1848-1875. Localisation des gares, traversée des agglomérations par la voie ferrée (dossiers non classés).
77. A. D. Indre S. : Cartons du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à Argenton et La Châtre, 1872-1878 (dossiers non classés).
78. A. D. Indre-et-Loire : Cartons des études et enquêtes sur le chemin de fer de Tours à Bordeaux (dossiers non classés).
79. A. D. Loire-Inférieure 921.S.1 : Paris à Nantes et Tours à Nantes, 1832-1845.
80. A. D. Loire-Inférieure S.1 1144 et 1145 : Bordeaux à Nantes et Nantes à Lyon, 1853-1861.
81. A. D. Vienne S.5.62 : Tournon-Saint-Martin à La Châtre.
82. A. D. Vienne S.5.24 : Bordeaux à Tours, 1839-1844.

83. Bibliothèque Municipale de La Rochelle 19.411 : Extrait du rapport de l'ingénieur en chef sur le projet d'établissement d'un chemin de fer de Poitiers à La Rochelle et Rochefort.
84. Bibliothèque Municipale de La Rochelle 16.626 B : Note sur le tracé dans la Charente-Inférieure des chemins de fer projetés entre Nantes et Coutras et Saintes et Angoulême, 1861.

2° — *Circulation par route et par eau.*

Une grande partie des documents relatifs aux voies ferrées traite des autres moyens de transport, notamment dans l'appréciation des trafics éventuels ; nous ne citons ici que les dossiers consacrés avant tout au roulage, la batellerie, les diligences et palaches.

85. A. S. O. 3^e Division de l'Exploitation des chemins de fer du Centre, Carton 155, Dossier n° 3 : Circulations routières entre Nevers et Moulins, 1835.
86. A. S. O. V. 1 E : Organisation des services routiers de voyageurs à Bourges, 1847.
87. A. D. Charente-Maritime F. 9 : Avant-projet du port en eau profonde, 1903.
88. A. D. Charente-Maritime F. 8 : Statistiques portuaires, 1911.
89. A. D. Cher C 219 bis : Fonds de l'intendance. Routes et services de voitures de second ordre, 1774-1775.
90. A. D. Cher S 676 : Etat de la circulation sur les routes royales et départementales, 1844.
91. A. D. Cher S 289 : Etat de la circulation sur les routes royales, 1845.
92. A. D. Cher S 1007 : Etat de la circulation sur les routes départementales, 1863-1864.
93. A. D. Cher S 1821-1822 : Organisation des transports routiers, 1897-1908.
94. A. D. Cher S 2388 : Dossier de fermeture des passages à niveau, 1937-1938.
95. A. D. Loire-Inférieure 592 S 2 : Navigabilité de la Loire, 1894.
96. A. D. Vienne SS.1 17 : Relevé des comptages, 1844-1847.
97. A. D. Vienne SS. 1 208 : Méthode des comptages, Débuts de la circulation automobile, 1892-1903.
98. A. D. Vienne SS 224 : Organisation de transports routiers, 1911-1914.

II — DOCUMENTS DIVERS

1° — *Annuaire* :

99. Annuaire du Berry, IV^e année, 1843.
- 99 bis. Annuaire du Berry. Départements du Cher et de l'Indre, 1861.
100. Annuaire des Mines et Métaux bruts de France, 1949.
101. Annuaire Desfossés, 1949-1953.
102. Annuaire de la Société des Editions économiques et financières, 1949.
103. Annuaire Chaix : Les principales sociétés par actions, 1951.
104. Annuaire national des Transports : Union des fédérations de transports, 1951-1953.
105. Indicateur officiel des Transports de France : marchandises, 1952.
106. Annuaire National du Lait, 1953.

2° — *Indicateurs* :

107. Livre de poste pour l'An 1842 — Les routes de Poste, Paris, 1842.
108. S.N.C.F. Tableau de marche des trains (marchandises - toutes catégories), fréquence.

109. Collection des Indicateurs Chaix.
110. Principaux horaires des transports par wagon des fruits et légumes : Touraine, Blésois, Orléanais, Pays Nantais, Anjou, Saumurois, Limousin, Bas-Limousin et Périgord. Service d'été 1953 et hiver 1953-1954, S.N.C.F.
111. Indicateur Michelin des transports automobiles de marchandises P.V.-G.V. et Messageries, 1930-1934 (Chambre de Commerce de Paris 602-629).
112. France-Rapide, Editions Strauss, Paris 1935 et 1937. (Chambre de Commerce de Paris, 503.286).
113. Indicateur National du Tourisme. Lignes et horaires d'autocars et messageries. Indicateur Quillet. Officiel des Transports routiers, IV^e année, n° 1, 15 mars 1936. (Chambre de Commerce de Paris 503.279).
114. Collection des indicateurs des services routiers S. G. T. D. Indre, S.T.A.O., Rapides du Poitou, C.I.T.R.A.M., Touraine-Autocars, etc...

3° — Documents intérieurs aux Administrations :

115. S.N.C.F. Ecole Supérieure d'Exploitation Sud-Ouest, Conférence sur le service commercial : La Coordination des Transports, par J. Teillet.
116. Rapports mensuels sur le trafic de la région Sud-Ouest et rapports des Inspections locales du trafic. Division commerciale Exploitation, III^e section.
117. S.N.C.F. Circonscription des Halles. Trafic. Rapport de l'exercice 1953 (Mars 1954).
118. S.N.C.F. Dossiers de fermeture des lignes.
119. S.N.C.F. Exploitation Sud-Ouest, Division commerciale : Principaux éléments du trafic de la région Sud-Ouest.
120. Centre d'Etudes Supérieures des Travaux Publics : Conférence sur l'acheminement des wagons et des colis par chemin de fer du 19 janvier 1944, par J. Girette.
121. CHAIX : Tarification des marchandises, 1938 et 1953.
122. S.N.C.F. Ecole Supérieure d'Exploitation Sud-Ouest, Conférence sur le tarif n° 7 : Les combustibles minéraux, décembre 1953, par M. Roques, 22 pages.
123. S.N.C.F. Ecole Supérieure d'Exploitation Sud-Ouest, Conférence sur le tarif n° 13 : Les minéraux, décembre 1953, par M. Roques, 21 pages.
124. Tableau par section de voie ferrée des limites de vitesse des différentes catégories de trains, 1953-1954.
125. Tableau de marche des trains : indication des limites de tonnage par catégories de trains et de types de traction, lignes à trafic restreint, 1953-1954.
126. S.N.C.F. Ecole Supérieure d'Exploitation Sud-Ouest, Conférence sur le tarif n° 1 : Les animaux vivants, janvier 1954, par M. Rousset, 29 pages.
127. S.N.C.F. Ecole Supérieure d'Exploitation Sud-Ouest, Conférence sur le tarif n° 3 : Les denrées, janvier 1954, par M. Rousset, 81 pages.
128. Dossiers relatifs à l'élaboration des plans départementaux des transports de voyageurs.
129. Registre des cartes de transport des départements de la Vienne et du Cher.
130. S.N.C.F. Dossiers des services de remplacement des lignes fermées au trafic.
131. Statistiques sur la longueur des routes.
132. Ministère des Travaux Publics : Résultats du recensement de la circulation sur les routes nationales (ancien et nouveau réseau) en 1934-1935.

133. Ministère des Travaux Publics, circulaire série SP I bis n° 95 : 30 mai 1950. Organisation du recensement de la circulation routière.
134. Services départementaux des Ponts et Chaussées : relevés des moyennes quotidiennes de passage sur les routes nationales d'après les comptages de 1950.
135. Fiches individuelles du recensement des transports routiers en 1952. I. N. S. E. E.
136. Comité Technique Départemental des transports : Rapport de l'Ingénieur des Travaux Publics (Transports) sur l'établissement du nouveau plan départemental du Cher, 1953.
137. Ministère des Travaux Publics : Direction Générale des Chemins de fer et des Transports. Service du contrôle des transports routiers : courants de trafics essentiels (autorisations aux voyages et temporaires). Statistiques des transports routiers des marchandises à grande distance, 1954.
138. Ministère des Travaux Publics : Note sur l'efficacité économique des travaux routiers, juillet 1954.
139. Ministère des Travaux Publics, Direction des routes, 4^e Bureau, Fonds spécial d'investissements routiers, Avancement des travaux au 31 décembre 1954.
140. Ministère des Travaux Publics, Direction des routes, 4^e Bureau, Fonds spécial d'investissements routiers, Travaux projetés au 31 décembre 1954.
141. Ministère des Travaux Publics, Direction des routes, 4^e Bureau, Fonds spécial d'investissements routiers, Travaux en cours au 31 décembre 1954.
142. Rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bourges sur l'élargissement du canal de Berry, 1912.
143. Office National Interprofessionnel des Céréales, Services Techniques, 6^e bureau, Monographies céréalières départementales.
144. Listes électorales et dénombrement de la population : état récapitulatif par commune.
145. Ministère des Travaux Publics, Direction Générale du Tourisme, Annuaire officiel des Hôtels de Tourisme 1953 : Auvergne, Bourbonnais, Velay, Sologne, Berry, Nivernais, Val de Loire, Poitou, Vendée, Charentes, Autour de Bordeaux, Guyenne.
- 145 bis. — Ministère des Travaux Publics des Transports et du Tourisme : Statistique des Transports 1949.

4° — Publications spéciales :

146. Journal officiel.
147. Bulletin des Annonces légales.
148. I. N. S. E. E. Bulletin mensuel de la statistique, Nouvelle série, supplément avril-juin 1954 : Enquête par sondage sur les transports de marchandises, p. 24-43.
149. I. N. S. E. E. Bulletin hebdomadaire de la statistique, supplément au n° 297 du 9 janvier 1954 : Enquête par sondage sur les transports de marchandises.
150. I. N. S. E. E. Bulletins régionaux.
151. Compte rendu des séances de la Chambre de Commerce de Nantes, 1952, de Brive, 1951.
152. Rapports des Assemblées générales des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans.
153. Association Nationale des Présidents des Conseils Généraux de France : enquête sur les transports départementaux (Notes dactylographiées consultées aux Ponts et Chaussées du Cher).
154. Vue d'ensemble sur l'évolution et la productivité de la S.N.C.F. d'après les données statistiques 1950, 1951, etc..

155. Comité d'Action du Grand Port de La Rochelle Pallice. Annexe VIII au rapport économique sur le grand port de La Rochelle Pallice. Etude Economique du grand itinéraire routier La Rochelle-Châteauroux-Zürich via Belfort (Fraction La Rochelle-Pallice-Aulun), juillet-août 1953, 46 p.
156. Comité Professionnel du Pétrole : Analyse par département de la consommation française de carburants (Essence auto, Supercarburants, pétrole, gaz-oil) 1951-1952. Paris, septembre 1953. Recueil de cartes, graphiques et tableaux statistiques, 40 p.
157. Comité Professionnel du Pétrole : Notes d'Information économique, n° 11, juin 1953 : Le parc français des véhicules routiers affectés au transport en vrac des produits pétroliers. Situation au 1^{er} janvier 1953.
158. Comité Professionnel du Pétrole. Notes d'Information Economique, n° 8, mai 1952 : Le parc français des véhicules utilitaires au 30 septembre 1951.

5° — *Presse quotidienne :*

Les références sont indiquées en bas de pages ; elles sont extraites soit des pages économiques et financières du Monde, soit de journaux régionaux (études sur des projets, avis exprimés sur des projets par divers organismes).

III — OUVRAGES ET ARTICLES DE PERIODIQUES

1° — *Ouvrages généraux et historiques :*

159. P. ARBOS : Clermont-Ferrand, Clermont-Ferrand 1930, 160 pages.
160. H. DE BALZAC : Eugénie Grandet. Scènes de la vie de province.
161. M. BLANCHARD : Géographie des chemins de fer, Paris 1942, 230 pages.
162. M. BLOCH : Les caractères originaux de l'histoire rurale française, Nouvelle édition, Paris 1952, 261 pages.
163. R. CAPOT-REY : Géographie de la circulation sur les continents, Paris 1946, 296 pages.
164. H. CAVAILLES : La Route française, son histoire, sa fonction, Paris 1946, 399 pages.
165. A. CHOLLEY : Guide de l'étudiant en géographie, Paris 1942, 230 pages.
166. R. CLOZIER : La gare du Nord, Thèse, Paris 1940, 294 pages.
167. R. CLOZIER : Circulation, information géographique, 1951, pp. 141-146.
168. R. DAUZET : Le siècle des chemins de fer en France, Fontenay 1948, 378 pages.
169. J. DAUTRY : Histoire de la révolution de 1848 en France. Paris 1948, 371 pages.
170. A. DEMANGEON : La France, France économique et humaine, Géographie universelle, T. VI : I. Paris 1946, 450 pages (contient la partie relative à la circulation) — II, Paris 1948, 408 pages.
171. D. FAUCHER : Géographie agraire, Types de cultures, Paris 1949, 382 pages.
172. C. FOHLEN : L'industrie textile en France au XIX^e siècle. Thèse Paris, exemplaires dactylographiés. Bibliothèque de la Sorbonne.
173. P. GEORGE : Géographie économique et sociale de la France (deuxième édition), Paris 1946, 220 pages.
174. P. GEORGE : Géographie de l'Energie, Paris 1950, 450 pages.
175. L. GIRARD : La politique des travaux publics du Second Empire, Paris, 1952, Thèse, 415 pages.
176. J. LABASSE : Les capitaux et la région, Thèse, Paris 1955, 532 pages.
177. A. LEFEVRE : Sous le Second Empire : Chemins de fer et politique, Paris 1951, 440 pages.

178. Emm. DE MARTONNE : La France physique, Géographie universelle, Paris, 1942, 456 pages.
- 178 bis. H. SEE : Histoire économique de la France, Paris 1942, 459 pages.
179. M. SORRE : Les fondements de la géographie humaine, Fondements biologiques 1943, 419 pages — Fondements techniques T I 1948, 599 pages (contient notamment la partie de l'ouvrage consacrée à la circulation) — T II 1950, 405 pages (contient notamment le chapitre consacré aux systèmes de cultures) — T III 1952, 482 pages (contient les parties relatives à l'habitat et aux relations ville-campagne).
180. M. SORRE : La notion de genre de vie et sa valeur actuelle. Annales de Géographie, LVII N° 306-307, 1948, p. 97-108 et 193-204.
181. P. VIDAL DE LA BLACHE : Principes de géographie humaine, Paris 1921, 320 pages.
182. G. WEILL : Histoire du parti républicain en France, 1814-1870, Paris 1928, 431 pages.

2° — *Ouvrages et articles de périodiques relatifs aux économies régionales :*

183. E. AFFRE : De l'histoire et de l'évolution de la race bovine limousine, Thèse, Paris 1927, 174 pages.
184. A. ALLIX : The Geography of fairs : Geographical Review, XII, 1922, p. 532-569.
185. Y. BABONAUX : L'industrialisation de Tours, Annales de Géographie n° 307 LVII, juillet-septembre 1948, p. 243-249.
186. F. BARAUD : L'industrie à Montluçon, Annales de géographie, XLIII, 15 juillet 1934, p. 364-371.
187. G. BEIS : Transformations de l'économie rurale sur les plateaux limousins du sud-est, Annales de géographie LV, juillet-septembre 1946, p. 164-177.
188. G. BEIS : Les problèmes géographiques de la décentralisation industrielle en France, Bulletin de l'Association de Géographes français, n° 175-176, janvier-février 1946, p. 33-41.
189. G. BEULQUE : Saint-Jean-d'Angély, Etude de géographie urbaine. Norois I N° 4 octobre-décembre 1954, p. 447-452.
190. R. BLANCHARD : La houille blanche dans le Massif Central ; Revue de Géographie Alpine, X 1922, p. 353-396.
191. R. BLOCH : Les industries métallurgiques et houillères et l'unification des tarifs de chemins de fer, Paris 1912, 19 pages.
192. R. BLOCH : Les houillères françaises en 1926 ; Extrait de la revue politique et parlementaire, 10 octobre 1926, 79 pages.
193. J. BRUHAT : Le bassin de Brassac. Almanach de Brioude et de son arrondissement, XII, 1931, p. 46-61.
194. G. CHABOT : La côte orientale de la Dombes et l'influence de Lyon, Paris 1927, 86 pages.
195. J. CHARDONNET : Les grands types de complexes industriels. Paris 1952, 196 pages.
196. J. CHARDONNET : La sidérurgie française, Paris 1954, 238 pages.
197. A. CHOLLEY : Culture et commerce des fruits dans la banlieue de Lyon, Bulletin de l'Association de Géographes français, IV 1927, p. 35-38, n° 15.
198. A. CHOLLEY : Problèmes de structure agraire et d'économie rurale ; Annales de géographie, LV, N° 298, avril-juin 1946, p. 81-101.
199. R. CLOZIER : Le réseau électrique français, Annales de géographie XLIII, 15 mars 1934, p. 113-125.
200. C. CROUBOIS : Situation actuelle du gisement houiller de Faymoreau. Norois II N° 7, juillet-septembre 1955, p. 55.
201. R. CROZET : Vierzon, Etude Economique et Industrielle, Annales de géographie XLII, 15 septembre 1933, p. 489-499.
202. A. DEMANGEON : La répartition de l'industrie du fer en France en 1789, Annales de géographie, 15 novembre 1921, p. 401-415.

203. S. DEMANGEON : L'approvisionnement de Paris en fruits et légumes, *Annales de géographie*, 15 mars 1928, p. 97-121.
204. M. DERRUAU : La Grande Limagne auvergnate et bourbonnaise, étude géographique. Grenoble 1949, 541 pages.
205. R. DION : Le Val de Loire, Thèse, Tours 1933, 752 pages.
206. J. DUTHEIL : Guéret, Notes de géographie urbaine, *Annales de géographie*, XLIII, septembre 1934, p. 535-538.
207. P. FENELON : Commerce et industrie dans la vallée moyenne de la Dordogne, *Annales de géographie* XLV, 15 novembre 1936, p. 591-606.
208. P. FENELON et CATHERINOT : La vie rurale dans le pays de Levroux. *Bulletin du groupe poitevin d'études géographiques* III N° 2, p. 14-28.
209. A. DE FOVILLE : La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales, Paris 1880, 460 pages.
210. L. FRANÇOIS : Les industries du cuir en France. *L'Information géographique* N° 5, III juin-juillet 1939, p. 208-213.
211. A. GEFFRE : Les conditions géographiques de la ganterie à Niort. *Bulletin du groupe poitevin d'études géographiques* N° 2 avril-juin 1949, p. 2-5.
212. O. LAVAUD : La vallée périgourdine de la Vézère, *Annales de géographie* XL, 15 mars 1931, p. 144-152.
213. F. LE FILLATRE : Les foires de Sancoins (Cher). *Norois* I N° 2 avril-juin 1954, p. 151-169.
214. M. LE LANNOU : Géographie de la Bretagne, Tome II, Rennes 1952, 465 pages.
215. M. M. LE NAIRE : La métallurgie lourde dans l'estuaire de la Loire. *Norois* II, avril-juin 1955, p. 199-207.
216. P. LEON : Vie et mort d'un grand marché international. La foire de Beaucaire, XVIII^e et XIX^e siècles. *Revue de Géographie de Lyon*, XXVIII, n° 4, p. 309-328.
217. J. LEVAINVILLE : L'industrie du fer en France, Paris 1922, 205 pages.
218. P. MEJEAN : Les foires d'automobiles de la Haute-Savoie, *Revue de Géographie alpine* 1928, p. 823-827.
219. A. MEYNIER : Ségallas-Lévezou-Châtaigneraie, Thèse, Aurillac 1931, 490 pages.
220. A. MONNIE : Le bassin houiller de Carmaux-Albi, *Annales de Géographie* 1929, p. 577-586.
221. R. MUSSET : De l'élevage du cheval en France, Paris 1917, 232 pages.
222. R. MUSSET : L'ardoise en France, *Annales de Géographie* 1937, p. 174-178.
223. L. PAPY : La côte atlantique de la Loire à la Gironde, T. II : L'homme et la mer, Bordeaux 1941, Thèse, 528 pages.
224. C. PASSERAT : Les plaines du Poitou, Thèse, Paris 1909, 239 pages.
225. A. PERPILLOU : L'évolution économique du Limousin méridional, *Annales de Géographie*, 15 novembre 1927, p. 509-527.
226. A. PERPILLOU : Cartographie du paysage rural limousin, Paris 1940, 104 pages.
227. A. PERPILLOU : Le commerce des viandes en Limousin avant 1939, *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 134-135, janvier-février 1941.
228. A. PERPILLOU : Paysages ruraux du sud du Poitou. *Norois* I N° 4 octobre-décembre 1954, p. 391-406.
229. A. PERRIER : Limoges : étude de géographie urbaine. *Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, IX, 1938, p. 317-386.
230. A. PERRIER : Tulle : *Annales de Géographie*, XLVIII, p. 69-73.
231. A. PERRIER : Les transformations économiques de la région de Brive d'après des ouvrages récents. *Annales de Géographie* LVI, juillet-septembre 1947, p. 210-214.
- 231 bis. A. PERRIN : La région industrielle de St-Elienne. Tours 1937, 401 p.
232. A. SIMON : La métallurgie dans le Cher. Mémoire inédit présenté à l'Ecole Normale Supérieure de l'Enseignement Technique, 3^e année.

233. A. TORTRAT : Le Berry : Etude géographique et historique de la région berrichonne, Bourges 1927.
234. Ch. VILLATTE : Union des Coopérateurs du Centre, Information géographique X N° 2, mars-avril 1946, p. 75-78.
235. D. WOLKOWITSCH : L'importation des combustibles minéraux en France par voie de mer. Houille-Minerais-Pétrole. Revue de géologie économique I N° 5 septembre-octobre 1946, p. 173-176.
236. M. WOLKOWITSCH : Les céréales dans le Berry. Communication au congrès de 1954 de l'Association française pour l'avancement des sciences. (A paraître dans Norois).
237. XXX : L'aménagement hydro-électrique de la deuxième section du bassin de la Dordogne, Clermont-Ferrand 1924, 72 pages.
238. Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans : Premier congrès commercial des petits fruits de table, Blois 7 novembre 1926, Orléans 1928, XIV+291 pages.
239. Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale. Les services agricoles des Compagnies de chemins de fer du P. O. et du P. L. M. CXXVIII, janvier 1929, p. 41-65.
240. Publication agricole de la Compagnie d'Orléans. Congrès national de l'arboriculture fruitière, 1925, 308 pages.

3° — *Ouvrages et articles de périodiques relatifs aux réseaux et moyens de transport, et à leur activité commerciale dans le passé :*

241. A. ALLIX : Le développement des transports en commun sur route, Annales de Géographie XXXII, 15 janvier 1923, p. 86-88.
242. M. BLANCHARD : Documents de l'enquête de 1811 sur le roulage, relatifs aux départements du Sud-Est français et de la Haute Italie française. Revue de géographie alpine 1920 VIII, p. 585-626.
243. M. BLANCHARD : Les oppositions locales aux chemins de fer dans la vallée du Rhône, 1832-1833. Bulletin de la Société languedocienne de géographie XLVII 1924, p. 173-193.
244. M. BLANCHARD : Essais historiques sur les premiers chemins de fer du midi languedocien et de la vallée du Rhône, Montpellier 1935, 249 pages (les renvois en bas de page sont faits aux divers articles de ce recueil, avec l'indication de la publication où ils ont été d'abord insérés).
245. M. BLANCHARD : La politique ferroviaire de Besançon, 1842-1860. Bulletin de la société languedocienne de géographie, Nouvelle série VIII, 1937, p. 1-56.
246. R. BLOCH : Les chemins de fer français et les transports de céréales, Paris 1901, Extrait de la Revue générale des Chemins de fer et des Tramways, avril 1901, 23 pages.
247. R. BLOCH : Le commerce des bestiaux et de la viande et les transports par chemin de fer, Extrait de la Revue Politique et parlementaire, août 1908, 22 pages.
248. R. BLOCH : Questions de chemin de fer, Etudes commerciales, Paris 1921, 206 pages.
249. R. BLOCH : Les chemins de fer français et les exportations de produits agricoles. Revue politique et parlementaire XXXIII, janvier 1926, p. 59-73.
250. R. BLOCH : Les chemins de fer et la navigation intérieure. Extrait de la Revue politique et parlementaire, 10 avril 1929, 7 pages.
251. R. BLOCH : Questions de chemin de fer, Etudes commerciales. Les tarifs de transport sur les grands réseaux de chemins de fer français depuis l'unification en 1919-1920, suite de l'édition de 1921, Paris 1930, 65 pages.
252. H. BOYER : Recherche sur les anciennes voitures publiques dans le Berry et surtout à Bourges, Bourges 1880, 72 pages.

253. R. CROZET : Contribution à l'histoire de la voie ferrée de Paris à Toulouse et du réseau ferré entre Loire moyenne et Cher. *Revue d'Histoire Moderne* N° 38, juin-juillet 1939, p. 241-260.
254. R. DION : Orléans et la navigation de la Loire, *Annales de Géographie* 1938, p. 128-154.
255. L. GALLOUEDEC : La Loire navigable. *Annales de géographie* VI, 1897, p. 45-60.
256. M. GAUTIER : L'établissement du réseau ferré à voie normale en Vendée. *Bulletin du Groupe poitevin d'Etudes géographiques*, N° 4 II octobre-décembre 1949, p. 6-21.
257. J. GERMAIN : La route en France à travers les âges, Paris 1936, 105 p.
258. R. GODFERNAUX : Aperçu de l'évolution des chemins de fer français 1878-1928, Paris 1928, 234 pages.
259. R. GODFERNAUX : Le charbon et les chemins de fer français. Extrait de la *Revue Générale des chemins de fer*, octobre 1932, 35 pages.
260. J. HOURS : L'histoire des chemins de fer et ses enseignements géographiques à propos d'un livre récent. *Etudes rhodaniennes* 1949, XXIV, p. 127-137.
261. F. IMBERDIS : Une route Lyon-Bordeaux à travers l'Auvergne antérieurement au XVIII^e siècle, *Revue de Géographie alpine* 1928, p. 169-177.
262. L. M. JOUFFROY : Une étape de la construction des grandes lignes de chemins de fer. La ligne de Paris à la frontière de l'Allemagne, Thèse, Paris 1932, 3 volumes : 263+255+291 pages.
263. L. M. JOUFFROY : Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle. Introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière de l'Allemagne (1825-1852). Thèse complémentaire : 217 pages.
264. L. LACROCC : Le flottage des bois sur la Vienne, le Taurion et leurs affluents. *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie du Limousin*, XXIV, 1933, p. 337-367.
265. M. MAILLET : Le Grand Central de France, 1853-1857, *Loco-Revue*, novembre 1951, p. 311-317.
266. E. MAUVE : Utilisation de la rivière d'Allier en Bourbonnais, *Revue d'Auvergne*, XLV 1931, p. 25-42.
267. A. MEYNIER : Les routes entre Aurillac et Mauriac. *Revue de la Haute Auvergne*, XXXV, 1933, p. 1-43.
268. A. PICARD : La concurrence entre les chemins de fer et les voies de navigation intérieure. *Annales des Ponts et Chaussées*, LXXXIV, 9^e série XXI, 1914, p. 727-820.
269. A. PICARD : Les chemins de fer. Aperçu historique. Résultats généraux. Concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation, Paris 1918, XIV+856 pages.
270. R. RIBOUD : L'exploitation des grands réseaux de chemins de fer français de 1884 à 1937. *Revue générale des chemins de fer*, LVII, 11 octobre 1938, p. 139-219.
271. P. VIDAL DE LA BLACHE : Routes et chemins de France. Congrès des Sociétés savantes. Discours prononcé le 5 avril 1902, Paris 1902, p. 9-22.
272. L. VILLAT : Suisse-Océan par les ports de la Loire, *Annales de Géographie*, XXVII, 1918, p. 461-463.
273. H. VINTOUSKY : La naissance des chemins de fer en France. *Revue Générale des Chemins de fer*, Paris XLVI, octobre 1927, p. 339-353.
274. XXX : Le chemin de fer Yverdon-Sainte-Croix. Les transports publics : Rail, Route, Eau. V^e année, novembre 1949, N° 11, Berne.
275. XXX : Nos chemins de fer, La Charente-Maritime, 10 décembre 1923, p. 50-53.

4° — *Ouvrages et articles consacrés aux Réseaux et moyens de transport et à leur trafic (Période actuelle) :*

276. Action municipale au service des municipalités de France, octobre 1951. En marge de l'école primaire. Une heureuse initiative en Dordogne.
277. A. ALBITRECCIA : Ce qu'il faut connaître des grands moyens de transport, 1931, 156 pages.
278. A. ALBITRECCIA : Nouvelle organisation des transports, *Annales de Géographie*, XLVII, 15 mars 1938, p. 206-207.
279. J. ANDRÉ : Ravitaillement en fruits de l'agglomération parisienne. *Information géographique*. XVIII, N° 3 mai-juin 1954, p. 93-100.
280. Année ferroviaire, Publication annuelle. La bibliographie comporte les articles principalement consultés.
281. J. ANTONINI : Le rail, la route et l'eau, Paris 1936, XIV+166 pages.
282. P. ARBOS : La fabrication et la circulation des automobiles. *Annales de Géographie*, Paris XLIII, 15 mai 1934, p. 322-333.
283. L. ARMAND : Les artères de la France. S.N.C.F. *Le Monde Industriel* I N° 2. Novembre 1951, p. 7-12.
284. R. BENOIT : La coordination du rail et de la route en France. Thèse droit. Montpellier 1939, 139 pages.
285. E. BERTHAUD : La circulation routière aux abords de Lyon. *Revue de Géographie de Lyon*, XXVIII, n° 4, 1953, p. 293-308.
286. R. BIAUD : Les problèmes actuels de l'industrie automobile française. A de G LXII n° 334, novembre-décembre 1953, p. 418-433.
287. BILLE : Le chemin de fer de Paris à Bordeaux. *Annales de Géographie*, 1930, p. 449-467.
288. H. BISSONNET : Les grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre. La S.N.C.F., Paris 1939, 351 pages.
289. R. BLANCHARD : Les zones d'équidistance des voies ferrées dans les Alpes françaises, *Revue de Géographie Alpine* XII 1924, p. 79-97.
290. A. BLOCH SEE : La coordination des moyens de transport intérieur en France. Thèse droit, Paris 1936, 216 pages.
291. P. BOEGNER : Une nouvelle concurrence automobile : services libres et services subventionnés. *Annales de Géographie* XLIII, 15 janvier 1934, p. 82-85.
292. H. BOUCAU : La navigation intérieure en France. *Information géographique* II, octobre-novembre 1937.
293. R. BOURGEOIS : L'exploitation commerciale des chemins de fer français, Paris 1945, 462 pages (Une nouvelle édition est publiée en 1955).
294. S. BOURON : Les voies navigables françaises en Bourgogne et dans le Centre. *Annales de Géographie*, Paris XLI, 15 mars 1932, p. 188-196.
295. L. BRUNAT : Les conventions tarifaires. *Bulletin des transports*, LVI, mars 1951, p. 115-119.
296. P. BRUNNER : Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre, 1935, 333 pages.
297. Bureau d'études pour l'outillage national : L'autobus fait-il concurrence au train ? 8 pages, sans date.
298. R. CARALP : L'évolution de l'exploitation ferroviaire. *Annales de Géographie*, LX, novembre-décembre 1951, p. 321-336.
299. R. CARALP : Les chutes de neige de l'hiver 1950-1951 et les communications en France. *Information géographique* XV^e année, N° 4, p. 154-156.
300. R. CARALP : Remarques sur le rôle et l'évolution des gares dans le réseau français. *Bulletin de l'Association de Géographes français*, p. 43-50, mars-avril 1952, n° 224-225.
301. H. CAVAILLES : Le problème des transports en France. *Annales de Géographie*, XLIV, 15 novembre 1935, p. 630-633.
302. H. CAVAILLES : Introduction à une géographie de la circulation, *Annales de Géographie*, 1940, XLIX, p. 170-182.

303. J. CAYET : Problème général des gares routières de voyageurs. *Annales des Ponts et Chaussées*, CXXI, n° 2, mars-avril 1951, p. 199-223.
304. G. CHABOT : La détermination des courbes isochrones en géographie urbaine. L'isochrone d'une heure autour de Dijon. *Compte-rendu du congrès international de géographie d'Amsterdam, 1938 II 4*, section III, p. 110-113.
305. G. CHABOT : Compte-rendu du développement du trafic par autobus et son rôle dans les zones d'influences urbaines de S. Godlund, 364 pages. Lund 195 (ouvrage en suédois). *Information géographique XIX*°, n° 1, janvier-février 1955.
306. P. CHEVIET : Les transports routiers en Franche-Comté. Mémoire inédit présenté à l'E.N.S.E.T. 3^e année.
307. Congrès national des usagers des transports. Rapports. 3-5 mars 1936, 15 pages. Lyon.
308. Conseil National Economique : Le problème des transports, Paris 1934, 278 + 68 pages.
309. C. CROUBOIS : Chronique du Centre-Ouest. *Noroirs I*, n° 3, juillet-septembre 1954, p. 328-330. Les relations Suisse-Océan.
310. A. DEMANGEON : Le rail et la route, *Annales de Géographie XXXIX*, 1930, p. 113-132.
311. A. DEMANGEON : Les chemins de fer français. *Annales de Géographie XLII*, 15 septembre 1933, p. 449-460.
312. A. DEMANGEON : La route et le rail. *Annales de Géographie XLIV*, 15 juillet 1935, p. 410-411.
313. H. DEBORD : Le trafic entre Paris-Rouen-Le Havre. *Annales de Géographie*, 1937, p. 260-269.
314. F. DIVISIA : Chemin de fer d'intérêt local et transports routiers. *Revue politique et parlementaire*, 10 septembre 1934, p. 528-544.
315. P. DUCHEMIN : Le chemin de fer de Paris à Toulouse. *Annales de Géographie*, Paris, LIII LIV, n° 296, p. 274-293, octobre-décembre 1945.
316. P. DUCHEMIN : Gaz et pétrole du Sud-Ouest, conditions de transport et de distribution. *Annales de Géographie*, Paris LXII, mai-juin 1953, p. 200 et suivantes.
317. J. L. ESCARIO : *Traité des routes*, Paris 1954, 1119 pages (traduction française N. Jacob).
318. Fédération Nationale des Transporteurs Routiers : Organisation des transports français : Contribution à l'étude d'une solution rationnelle. Paris, non daté.
319. France Documents : Place actuelle des chemins de fer dans les transports et dans l'économie nationale. Novembre 1950, nouvelle série, n° 48.
320. P. GALLET : L'approvisionnement de Paris en vin, *Annales de Géographie*, 1939, XLVIII, p. 359-368.
321. G. GALLIENNE : La circulation routière. Conférence « Union routière de France ». Problèmes d'actualité, p. 16-24, sans date.
322. F. GAY : Géographie du département de l'Indre dans Aspects géographiques, historiques, économiques et administratifs du département de l'Indre. *Géographie*, p. 14-30. Documents de France, Paris 1950, 174 pages.
323. G. GENTILI : Les cartes des moyens de transport. *Compte-rendu du Congrès international de géographie d'Amsterdam, 1938. II 4*, section III, p. 90-96.
324. M. GUICHETEAU, Sous-directeur de la Société Générale des Chemins de fer économiques : Le ramassage des écoliers. Les transports et l'habitat en France. Edition du Groupement syndical de la Carrosserie et du Charronnage de France, 7 pages, non daté (date approximative, 1949-1951).
325. D. GUILLOSSOU : Le chemin de fer dans la région nantaise. Diplôme d'Etudes supérieures. Archives de la Loire-Inférieure A I. 464 I-2.
326. R. GODFERNAUX : Les grands réseaux de chemins de fer français, 1934 VII, Paris 1935, 40 pages.

327. J. HOURS : Rail et route. Etudes rhodaniennes, XI 1933, p. 121-139.
328. J. HOURS : Concurrence route et rail dans les transports de voyageurs autour de Lyon. Etudes rhodaniennes XII, 1936.
329. M. JOUANIQUE : Le problème des transports fluviaux. Toulouse 1947, 227 pages.
330. L. M. JOUFFROY : L'ère du rail, Paris 1953, 220 pages.
331. A. JOURNAUX : La géographie et le commerce. Histoire du Commerce sous la direction de J. Lacour-Gayet, Tome I, 373 p., Paris 1950.
332. A. LABASTE : Relations par voie ferrée entre l'est et le nord de la France. Annales de Géographie XLI, 1932, p. 242-257.
333. M. LAMI : Le canal du Berry. Information géographique XVI, n° 3, mai-juin 1952, p. 124-126.
334. S. LAPIERRE : La S.N.C.F. et la politique ferroviaire de coordination du rail et de la route, 1940, 175 pages.
335. J. LARRAS : La coordination des transports au Portugal. Annales des Ponts et Chaussées CXX n° 5, septembre-octobre 1950.
336. H. LARTILLEUX : Géographie des chemins de fer français, premier volume : la S.N.C.F., Paris 1946, 332 pages.
337. H. LARTILLEUX : Géographie des chemins de fer français, Deuxième volume : Les réseaux secondaires.
338. H. LEDARD : Les relations accélérées par autorail sur voie métrique. Traction Nouvelle, septembre-octobre 1938, III année n° 17, p. 138-145.
339. J. A. LESOURD : Routes et trafic automobile en France. Information géographique XL n° 1, janvier-février 1947, p. 23-25.
340. G. LITALIEN : Le transport ! Grande force au service de la France. Officiel des Transports XXIV, novembre 1948, n° 288 bis, p. 7-12.
341. E. MARCOTTE : Les autorails. Revue des combustibles liquides, octobre 1933, p. 324-330.
342. P. MAROIS : Le rail et la route. Conférence à la Chambre de Commerce de Lyon, 1949, 4 pages.
343. P. MAROIS : La route et le rail au service de l'économie française. Conférence faite à la Sté des Ingénieurs de l'Automobile le 5 juillet 1948, 23 pages.
344. P. MAROIS : Politique commerciale de la S.N.C.F. et productivité des services de marchandises. Année ferroviaire 1954, Paris 1954, p. 15-37.
345. Emm. DE MARTONNE : L'Europe centrale. Géographie universelle, Tome IV, Paris 1930, 377 pages.
346. M. MATIGNON : Les transports publics de voyageurs dans les zones rurales, XXIV, supplément au n° 25 du 1^{er} avril 1953 de Chambre d'Agriculture, 12 pages.
347. M. MAURIS : L'infrastructure routière. Bulletin des transports, juillet 1951, LVI, p. 332-337.
348. A. MEYNIER : Les caractères géographiques du réseau d'autobus dans le Massif Central de la France. Compte-rendu du Congrès international de Varsovie, Tome III, p. 126-132.
349. A. MEYNIER : Houille blanche contre chemin de fer. Annales de Géographie, LVI, janvier-mars 1947, p. 58-60.
350. A. MEYNIER : Chronique armoricaine ; Norois II, 2 avril-juin 1955, p. 276.
351. L.M. MISPELBLOM-BEYER-U.D.BERGH VAN EYSINGA : Les communications par autobus de Leiden (Pays-Bas) à la campagne. Compte-rendu du Congrès international d'Amsterdam, p. 184-201.
352. M. MOUSSET : Nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer français. Revue générale des chemins de fer, mai 1947, n° 7, LXVI.
353. J. NICOD : Transports ferroviaires et transports routiers en Provence et dans les Alpes du Sud. Revue de géographie alpine, XLI 1953, p. 493-514.
354. J. NICOD : Les autoroutes de l'Europe occidentale. Information géographique, XIX, n° 1, janvier-février 1955, p. 3-17.

355. Notes et Etudes documentaires : La navigation intérieure en France, 8 mars et 18 septembre 1952, n° 1583 et 1656.
356. Officiel des Transporteurs : Le Président Simon parle de la coordination des voyageurs, XXIV, juillet 1949, p. 4-7.
357. M. P. : Amélioration des relations ferroviaires dans l'Ouest de la France. Annales de Géographie, XL, 1931, 15 janvier, p. 111.
358. J. PACZOSA : L'autobus comme facteur d'accélération des communications et la dépendance du milieu géographique. Compte-rendu du Congrès international de Varsovie, tome III, p. 133-140.
359. M. PARDE : Les progrès de l'exploitation et de l'outillage ferroviaire dans le monde. Annales de Géographie, XLIV, 15 mars 1935 ; p. 127-142.
360. M. PARDE : Changements et perfectionnements ferroviaires dans le monde. Annales de géographie, XLVIII, 15 juillet 1939, p. 396-399.
361. Y. PASQUIER : La navigation intérieure en France. Information géographique, XVIII, n° 5, novembre-décembre 1954, p. 178-190.
362. A.M. PAVARD-CHARAUD : Le développement de Donges, centre pétrolier de la Basse-Loire. Annales de géographie, juillet-août 1953, LXII, n° 332, p. 259-270.
363. A. PERPILLOU : Géographie de la circulation. Les chemins de fer. Cours de Sorbonne, 114 pages CDU.
364. A. PERPILLOU : Géographie de la circulation. Les routes. Cours de Sorbonne.
365. M. PESCHAUD : La restauration des chemins de fer et la coordination des transports, Paris 1934, 127 pages.
366. D. PETIT : Le département de la Vienne. Accès et communications. Norois n° 4 1^{ère} Année, octobre-décembre 1954, p. 407-428.
367. C. PINEAU : La France, point de départ des grands itinéraires internationaux. Union Routière de France. Problèmes d'actualité, mars 1949, 40 pages.
368. Rail et Route : Un siècle de coordination rail-route en Grande-Bretagne, février 1951, n° 57, VI, p. 14-16.
369. Rail et Route : Quand le rail et la route collaborent, septembre 1951, n° 64 VI.
370. P. REINE : Trafic automobile et réseau routier, Paris 1944, 458 pages.
371. Revue Générale des Chemins de fer : Les chemins de fer français, Paris 1937, 137 pages. Numéro spécial publié à l'occasion du Congrès international des chemins de fer, 31 mai-11 juin 1937.
372. Revue politique et parlementaire (extrait) : La situation des chemins de fer à l'étranger et en France, mai, juin, juillet 1933, 141 pages.
373. P. ROCHAS : Note sur une méthode de défense du trafic des marchandises des lignes secondaires. Revue Générale des chemins de fer, septembre 1937, p. 162-166.
374. R. SEVOZ : Le lait pour Paris. Notre métier, n° 170, 25 octobre 1948, p. 7.
375. J. SION : Tarifs ferroviaires et courants de circulation : l'exemple français. Annales d'histoire économique et sociale, Paris III, 15 octobre 1931, p. 481-486.
376. S.N.C.F. : Où en est le chemin de fer ? Février 1950.
377. J. SURET-CANALE : Les liaisons routières de Toulouse et de sa région. Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, XV, 1944, p. 108-114.
378. B. TAPFERNOUX : La réglementation des transports automobiles en Suisse. Rail et route, mars 1951, VI, n° 58, p. 20-22.
379. J. TEILLET : L'organisation commerciale du réseau Paris-Orléans-Midi. Thèse droit, Paris 1938, 128 pages.
380. P. TISSIER : La situation financière de la S.N.C.F. et la coordination. Conférence de presse, 20 juillet 1949.
381. Transports publics (les) : Rail, route, eau : Un service public indispensable, nos chemins de fer privés, novembre 1949, V, n° 11, p. 3-4, Berne.

382. G. VERNER : Le trafic routier d'après les services d'autocars au départ de Grenoble. *Revue de Géographie Alpine*, 1957, XXV, p. 235-238.
383. L.M. VILAIN : La ligne de Brive-la-Gaillarde à Ussel. *Revue de l'Association française des amis des chemins de fer*, n° 154, janvier-février 1949, p. 20-25.
384. P. WOHL et A. ALBITRECCIA : La route et le rail dans quarante pays. Rapport établi pour la Chambre du commerce internationale. Tours 1934, IX+500 pages.
385. M. WOLKOWITSCH : Les transports de voyageurs et les relations inter-régionales et internationales sur les chemins de fer français. *Information géographique* XV et XVII, janvier-février 1951, p. 19-23 et mars-avril 1953, p. 66-71.
386. M. WOLKOWITSCH : Les transports routiers en France. *Annales de Géographie*, p. 99-112, LXIII, mars-avril 1954, n° 331.
387. M. WOLKOWITSCH : L'évolution des réseaux de transport et entreprises routières : le cas du département de l'Indre. *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 241-242, mars-avril 1954, p. 59-67.

5° — *Transports et villes population :*

388. P. ARBOS : Un rapport du Préfet Ramond sur l'émigration saisonnière dans le département du Puy-de-Dôme, *Revue d'Auvergne*, XLVIII, 1934, p. 89-102.
389. C. BETTELHEIM : Comment se mène une enquête sociologique, C.D.U., Paris 1949, 54 pages.
390. M.A. CARRON : L'Évolution économique d'une commune rurale au XIX^e siècle. Sainte-Feyre (Creuse). Paris-Lyon 1954. Institut Etudes rhodaniennes, Document 8, 74 pages.
391. G. CHABOT : Les villes. Paris 1948, 224 pages.
392. A. CHATELAIN : Démographie du grand tronc ferré Sud-Est (Paris-Lyon-Méditerranée). *Études rhodaniennes*, XXII, 1947, p. 35-82.
393. A. CHATELAIN : Un type de migration temporaire actuelle. La migration viagère. *Annales. Economie. Société Civilisation*, II, 1947, pages 411-416.
394. A. CHATELAIN : Les migrations temporaires anciennes à Lyon et dans les pays environnants. *Études rhodaniennes*, 1949, XXIV, p. 37-50.
395. A. CHATELAIN : Industrie touristique : essai de géographie humaine. *Études rhodaniennes*, 1949, XXIV, p. 87-96.
396. A. CHATELAIN : La main-d'œuvre et la construction des chemins de fer au XIX^e siècle. *Annales Economie. Société Civilisation* VIII, n° 4, 1953, pages 502-506.
397. R. CROZET : Tours et le Chemin de fer. *Information historique*, XIII, n° 5, novembre-décembre 1951, pages 172-176.
398. R. CROZET : Les villes entre Loire et Gironde, Paris 1949, 135 pages.
399. A.D. : Les origines de la population dans l'agglomération grenobloise. *Annales de géographie*, 1932, XLI, p. 222.
400. A. DURAND : Aurillac, *Géographie urbaine*, 1946, 248 pages.
401. P. ESTIENNE : Problème du surpeuplement rural : l'exemple de la Combraille. *Revue de Géographie Alpine*, 1950, p. 301-334.
402. P. ESTIENNE : Etude de la dépopulation en montagne et ses enseignements récents. *Revue de géographie alpine*, XXXV, 1947, p. 367-378.
403. Exode rural (I') : rapports présentés à la session de la Société des Agriculteurs sur l'exode rural. *Revue des agriculteurs*, LXX, juillet-août 1938, p. 249-274 et 303-315.
404. L. GACHON : Les rapports villes-campagne : le sens prévisible de leurs lignes d'évolution, *Noréis* n° 31, juillet-septembre 1954, p. 201-218.
405. J.B. GARNIER : Le Mans, *Bulletin de l'Association de Géographes français* n° 149-150, p. 117-130.
406. P. GEORGE : La ville. Le fait urbain à travers le monde. Paris 1952, 391 pages.

407. P. GEORGE : Introduction à l'étude géographique de la population du monde, Paris 1951, 284 pages.
408. M. LAFERRERE : La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise, XXVIII, n° 4, 1953.
409. P. LAVEDAN : Géographie des villes, Paris, 207 pages.
410. P. LUIS : L'émigration des marchands de vin de Meymac. Revue de géographie alpine, XXIV, 1936, p. 925-942.
411. G. MAUCO : Les migrations ouvrières en France au début du XIX^e siècle. Thèse complémentaire, 1932, 74 pages.
412. A. MERLIER : Types d'émigration limousine. Etudes rhodaniennes, X, 1934, p. 215-242.
413. J. ROBERT : Les fonctions urbaines de Poitiers. Norois, n° 1, janvier-mars 1954, p. 51-77.
414. J. TRICART : L'habitat urbain, méthodes et problèmes : fascicule I.C.D.U. cf. p. 249-254.

La thèse soutenue récemment par Madame R. CARALP sur les Chemins de fer dans le Massif Central, n'était pas encore à la disposition des lecteurs lorsque nous avons terminé nos recherches et mis au point cette bibliographie.

C A R T E S

- Carte des Routes de poste en 1842 — jointe au livre des Routes de Poste.
- Carte des Chemins de fer français annexée au rapport de la commission de la Chambre des députés chargée d'examiner les projets de loi des 4 juin et 25 novembre 1878 relatifs au classement du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général (1:1.250.000).
- Institut géographique national, 1942 : Carte du réseau ferré français en quatre feuilles 1/800.000.
- Ministère des travaux publics. Service central de la Statistique et de la Documentation : circulation automobile sur les routes nationales en 1934-1935 1/1.000.000.
- Carte Michelin, Routes Nationales. Comptages de la circulation 1953. 1/10.000.000.
- Cartes Atlas de France (ancienne édition 54-55-56-57-58-59-62 ;
 (nouvelle édition, toutes les cartes publiées rela-
 (tives à la population, aux transports, à l'agricul-
 (ture, au rayonnement et aux fonctions des villes.
- O. N. I. C. Service Technique, 4^e Bureau, Plans d'approvisionnement. Mouvement des blés et farines 1952-1953 (série de cartes).
- Cartes d'Etat-Major et cartes géologiques de France au 1/80.000.

TABLE DES FIGURES

FIG. 1. — La dispersion géographique des industries : l'exemple du Berry (1840-1860)	22
» 2. — Les foires du Berry avant la construction du réseau ferré	29
» 3. — Le partage du Grand Central et les progrès de l'Orléans	49
» 4. — Consommation de houille anglaise dans le Centre et l'Ouest de la France en 1858	58
» 5. — Le développement du réseau ferré à l'époque de la passation des conventions Raynal	73
» 6. — Ouverture progressive de la relation Nantes-Saincaize ..	84
» 7. — Instabilité des directions du trafic sur les routes à l'époque du développement du réseau ferré	100
» 8. — Les étapes du développement des réseaux secondaires ..	102
» 9. — Naissance d'un réseau d'autobus dans le département de la Vienne	116
» 10. — Tracé du premier réseau d'autobus du département du Puy-de-Dôme	121
» 11. — Réseau d'autobus du département de la Vienne en 1936 : Fréquence hebdomadaire des services par section de route	135
» 12. — Le réseau des services routiers de voyageurs dans le département du Cher en 1936 : Fréquence hebdomadaire des services par section de route	137
» 13. — Emploi des nouvelles techniques de traction en 1937 : service des voyageurs	148
» 14. — Le programme d'électrification des chemins de fer en 1918	150
» 15. — Principales étapes de l'électrification effective du réseau ..	152
» 16. — Les services de foire en 1931 et 1937	158
» 17. — Le service des voyageurs et les communications de Limoges en 1931	162
» 18. — Le service des voyageurs et les communications de Limoges en 1937	163
» 19. — Le réseau ferré du département de l'Indre avant la coordination	179
» 20. — Un tracé ferroviaire étranger aux intérêts ruraux : la ligne Champillet-Urciers à Lavaufranche	182
» 21. — Type d'influence néfaste d'un tracé ferroviaire sur l'itinéraire d'un service routier	185
» 22. — L'organisation de la relation Le Blanc-Montmorillon	186
» 23. — La concurrence routière entre Tours et Châteauroux avant les mesures de coordination	187

» 24. — Le plan de coordination et l'évolution du réseau ferré dans le Nord du département du Cher	201
» 25. — Organisation du marché français de la houille : tarification et lutte contre la concurrence étrangère	217
» 26. — Exemple de tarification spéciale : les expéditions d'appareils de chauffage au départ des usines de Rosières	223
» 27. — Les tournées d'un détaillant rural	243
» 28. — Une tournée d'approvisionnement des succursales autour du dépôt de Montluçon	246
» 29. — Le commerce des fruits et primeurs : la tarification et l'encouragement à la concentration commerciale : la formation des groupements réceptionnaires	256
» 30. — Organisation du commerce de l'automobile	261
» 31. — » » » » »	262
» 32. — Les relations des ports de l'Atlantique avec leur arrière pays lointain	267
» 33. — Le rail et la répartition de la population	286
» 34. — Le développement spatial de Saint-Pierre-des-Corps	300
» 35. — Evolution de la population de Saint-Pierre-des-Corps	302
» 36. — Plan de Montluçon	307
» 37. — Plan de Châteauroux	308
» 38. — Plan d'Angoulême	310
» 39. — Plan de Bourges	312
» 40. — Répartition des hôtels de tourisme en fonction du réseau routier	317
» 41. — Un réseau de distribution d'essence au niveau du détail ..	320
» 42. — Route et quartier urbain, un exemple : La Châtre	322
» 43. — Répartition des principaux centres d'activité industrielle .	329
» 44. — Répartition des principales cultures commerciales	336
» 45. — Faiblesse du prix des terres dans le Centre-Ouest de la France : prix des terres labourables	340
» 46. — Répartition des lignes fermées au trafic des voyageurs en fonction de l'altitude	348
» 47. — Vitesse la plus forte autorisée pour les trains de voyageurs (1953)	355
» 48. — Classification des lignes d'après la charge possible des convois remorqués par des machines des séries 5.503 (électrique) et 141 B (vapeur)	358
» 49. — L'électrification et l'acheminement du trafic	361
» 50. — Evolution des techniques de traction	365
» 51. — Répartition du trafic entre les entreprises routières	379
» 52. — Evolution des réseaux de transport : les services routiers dans le département de la Vienne en 1953	382
» 53. — Evolution des réseaux de transport : les services routiers dans le département du Cher en 1953	383
» 54. — Les axes routiers et la localisation des entreprises routières de transport des marchandises	396
» 55. — Evolution de la consommation de carburants en 1952 dans divers départements en %	407
» 56. — Composition du trafic sur des sections de routes : nationales 16 et 151	412
» 57. — Variations horaires du trafic sur des sections de routes autour de Vierzon et Bourges	415
» 58. — Origine géographique du trafic automobile sur une section de route de l'Indre	416
» 59. — Les circonscriptions de trafic de la région du Sud-Ouest ..	423
» 60. — Eclatement d'une cargaison débarquée à Nantes	427

» 61 A —	Trafic du bétail et des produits animaux	429
» 61 B —	Trafic du bétail : circulation et marche des bêtes de boucherie	430
» 62. —	Fluctuation saisonnière du trafic du bétail	431
» 63 A —	Distribution du blé au départ de quelques départements	438
» 63 B —	» » » »	439
» 64. —	Trafic du ciment, de la chaux, des matériaux de construction et d'empierrement	453
» 65. —	Principaux centres d'expédition des trafics métallurgiques .	458
» 66. —	Circulation générale et circulation locale	474
» 67. —	Evolution du nombre mensuel des cartes hebdomadaires délivrées au départ de Bourges, 1946-1950	479
» 68. —	Le détail des mouvements de main-d'œuvre par voie ferrée entre Bourges et Vierzon	481
» 69 A —	Le recrutement de la main-d'œuvre à l'usine de Mazières à Bourges	483
» 69 B —	Le recrutement de la main-d'œuvre à l'usine de Mazières autour de Bourges	484
» 70. —	Circuits de ramassage de main-d'œuvre autour d'une usine rurale et marché du travail	485
» 71. —	Rayonnement de Clermont-Ferrand; Le trafic des voyageurs sur la ligne Aubusson - Clermont-Ferrand	491

INDEX ALPHABETIQUE DES NOMS DE LIEUX CITÉS

Un chiffre en italique indique que le nom est cité également à la page qui suit.
Deux chiffres séparés par une virgule indiquent que le nom est cité, outre ces pages, dans toutes les pages comprises entre les deux chiffres.

— A —

- Afrique du Nord, 443 - 459 - 464.
 Agen, 90 - 226 - 251 - 319 - 360 - 373 - 401 - 425.
 Ahun, 58 - 91 - 375.
 Aigueblanche, 433.
 Aigurande, 99 - 179 - 243 - 246 - 350 - 378 - 386.
 Airvault, 21.
 Aisne, 222.
 Aix-sur-Vienne, 140 - 426 - 431.
 Albi, 208 - 450.
 Algérie, 210 - 463.
 Allasac, 16 - 231 - 448.
 Allemagne, 95 - 221 - 236 - 251 - 266 - 271 - 277 - 279 - 424 - 443.
 Allier, 13 - 33 - 35 - 38 - 56 - 60 - 66 - 93 - 120 - 130 - 297 - 338 - 341 - 346 - 406 - 413 - 442 - 449 - 459.
 Alpes, 9 - 169 - 276 - 363 - 413 - 442.
 Alsace, 226 - 272.
 Amboise, 319 - 459.
 Amérique, 80 - 281 - 334.
 Amiens, 15.
 Amsterdam, 319.
 Ancizes (les), 378 - 459.
 Angers, 21 - 41 - 129 - 191 - 226 - 298 - 315 - 324 - 333 - 342 - 360 - 374 - 380 - 395.
 Angleterre, 57 - 156 - 337 - 425 - 450.
 Angoulême (Angoumois), 15 - 84 - 89 - 90 - 111 - 138 - 149 - 151 - 161 - 182 - 216 - 251 - 313 - 332 - 363 - 371 - 374 - 380 - 388 - 393 - 402 - 410 - 417.
 Anjou, 18 - 61 - 221 - 338 - 424 - 444.
 Antibes, 319.
 Antignac, 453.
 Antilles, 19 - 333.
 Anvers, 272 - 275 - 278 - 458.
 Aquitaine, 17 - 88 - 220 - 424.
 Arcachon, 444.
 Ardentes, 16.
 Argent, 189.
 Argentine, 274 - 470.
 Argenton-sur-Creuse, 16 - 74, 77 - 99 - 111 - 128 - 139 - 145 - 154 - 158 - 161 - 180 - 182, 184 - 188 - 229 - 349 - 354 - 378 - 386 - 433 - 490.
 Arnon, 85.
 Artannes, 15.
 Artenay, 233.
 Asnières, 133.
 Atlantique, 8 - 46 - 60 - 76 - 79 - 83 - 95 - 205 - 236 - 265 - 268 - 273 - 276 - 279 - 283 - 337 - 444.
 Aubervilliers, 128.
 Aubigny, 36 - 87.
 Aubin, 48.
 Aubeis, 23 - 459.
 Aude, 443.
 Aubrais (les), 90 - 95 - 151 - 368.
 Aubusson, 21 - 37 - 60 - 277 - 378 - 464 - 490.
 Aunis, 21.
 Aurillac, 37 - 47 - 89 - 96 - 128 - 153 - 157 - 266 - 360 - 432.
 Auron, 35.
 Australie, 277.
 Auteuil, 133.
 Autun, 98 - 279 - 282.
 Auvergne, 8 - 19 - 46 - 62 - 88 - 90 - 125 - 213 - 245 - 314 - 318 - 324 - 334 - 360 - 387 - 413 - 417 - 432.
 Auvézère, 13.

Auxerre, 296.
 Auzances, 77 - 464.
 Avallon, 36 - 411 - 413.
 Avignon, 46.
 Aveyron, 62.
 Ayen, 63.

— B —

Badan, 368.
 Bagnères-de-Bigorre, 216.
 Bâle, 274 - 281.
 Banyuls, 183.
 Barcelonnette, 133.
 Basse-Indre, 21 - 219 - 341 - 459.
 Bassens, 237.
 Bassin Parisien, 13 - 34 - 83 - 442.
 Baule (la), 318.
 Bavière, 226.
 Bayonne, 425.
 Bazois, 232.
 Beauce, 446 - 463.
 Bec-d'Allier, 35 - 46.
 Bec-d'Ambès, 280.
 Beffes, 457.
 Belâbre, 185.
 Belfort, 402.
 Belgique, 221 - 227 - 402 - 425 -
 443 - 457.
 Belgrade, 271.
 Bellac, 124 - 433 - 459.
 Bellenaves, 94.
 Bergerac, 245 - 401.
 Berre, 448.
 Berry, 13 - 17 - 21 - 23 - 26 - 29 -
 34, 38 - 53 - 59 - 62 - 68 - 74 -
 97 - 103, 109 - 126 - 195 - 210,
 212 - 220 - 227 - 231 - 233 -
 243 - 245 - 249 - 260 - 262 -
 264 - 277 - 280 - 297 - 330,
 335 - 338 - 346 - 349 - 380 -
 413 - 424 - 428 - 430, 432 -
 442, 444 - 449 - 457 - 459 -
 463 - 479.
 Bersac, 150.
 Bessay, 38.
 Bézenet, 60 - 348 - 449.
 Béziers, 360.
 Biard, 21.
 Biarritz, 402.
 Bigny, 25 - 401 - 459 - 478.
 Birmingham, 211.
 Blainville, 380.
 Blanc (le), 16 - 36 - 75, 77 - 103 -
 129 - 147 - 154 - 158 - 161 - 163,
 165 - 180, 185 - 188 - 191 - 247 -
 293 - 324 - 350 - 380 - 410 - 433
 - 459 - 473.
 Blancafort, 87.
 Blanzay, 220.
 Bléré, 128.
 Blet, 110.

Blois, 34 - 103 - 140 - 166 - 319 -
 490.
 Boischaut, 61 - 232 - 288 - 386 - 411.
 Bordeaux, 8 - 13, 15 - 27 - 37 - 46 -
 74 - 76 - 81 - 84 - 88, 91 - 93, 96
 - 129 - 135 - 138 - 151 - 156 -
 159 - 164 - 183 - 190 - 196 -
 206 - 229 - 233 - 235 - 237 -
 265 - 268, 279 - 282 - 360 -
 363 - 368 - 377 - 393 - 400,
 402 - 410 - 418 - 422 - 425 -
 431 - 435 - 442, 445 - 448 -
 450 - 457 - 459 - 463 - 472 - 476.
 Bordes (les), 189.
 Bordelais, 337 - 424 - 443.
 Bort, 360 - 453 - 496.
 Bosmoreau, 58 - 449 - 451.
 Botz, 483.
 Bouble (la), 375.
 Boucau (le), 457.
 Bouesse, 243.
 Boulogne, 27 - 275 - 444.
 Bourbonnais, 13 - 19 - 61 - 102, 105
 - 126 - 214 - 227 - 245 - 360 -
 442 - 472.
 Bourboule (la), 318.
 Bourganeuf, 59 - 191.
 Bourgeade, 15.
 Bourges, 5 - 13 - 16 - 21 - 25 - 29 -
 34, 38 - 47 - 59 - 67 - 83 - 98 -
 103 - 107 - 138 - 158 - 189 -
 208 - 210, 212 - 226 - 245 - 279 -
 287 - 289 - 296 - 313 - 323 - 325
 - 330 - 333 - 364 - 385 - 388 -
 395 - 401 - 409, 411 - 417 - 424
 - 452 - 459 - 462 - 473 - 478 -
 479, 482 - 484 - 487 - 489 - 497.
 Bourget (le), 368.
 Bourgogne, 47-81.
 Boussac, 36 - 122 - 182 - 184 - 350.
 Boussens, 448.
 Bray-Dunes, 236.
 Brenne, 386.
 Brésil, 274.
 Bressuire, 74 - 325 - 363.
 Brest, 237 - 271.
 Bretagne, 84 - 334 - 360 - 368 - 402
 - 425 - 444, 446 - 451 - 464.
 Briare, 35.
 Brignac, 476.
 Brinon-sur-Sauldre, 411.
 Brioude, 14.
 Brive, 13 - 15 - 63 - 77 - 83 -
 89 - 94 - 139 - 150 - 157 - 161 -
 227 - 229, 231 - 234 - 246 - 251
 - 293 - 304 - 308 - 313 - 325 -
 333 - 337 - 349 - 356 - 360 -
 371 - 374 - 388 - 409 - 422, 424
 - 426 - 428 - 446 - 448.
 Bruxelles, 227 - 372.
 Bussang, 128.
 Busseau-sur-Creuse (ou d'Ahun),
 15 - 60 - 92 - 156 - 162 - 192.

Bussièrès-Galant, 193 - 348.
 Buzançais, 19 - 187 - 433.
 Buxerette (la), 485.

— C —

Caen, 301.
 Cahors, 251.
 Calvados, 122.
 Cancale, 133.
 Cantal, 67.
 Carmaux, 450.
 Cavaillon, 372.
 Celle-Bruère (la), 401.
 La Celette, 15 - 151.
 Celon, 457.
 Cenon, 476.
 Cerbère, 425.
 Cère, 266.
 Céré, 385.
 Cévennes, 450.
 Chabenet, 464.
 Chaillac, 457.
 Challans, 389.
 Chalonnès, 253.
 Chalon-sur-Saône, 98.
 Chambéry, 443.
 Chamblet, 449 - 478.
 Chambourg, 122.
 Champagnac, 56 - 95.
 Champagne berrichonne, 213 - 233
 - 288 - 331 - 335 - 337 - 386.
 Champagne-Mouton, 374.
 Champeix, 37 - 128.
 Champenoise (la), 385 - 433.
 Champillet-Urciers, 122 - 182, 184
 - 189 - 191 - 350 - 378.
 Charente, 14 - 90 - 126 - 130 - 138
 - 141 - 213 - 227 - 325 - 335 -
 337 - 350 - 364 - 387 - 394 - 408
 - 428 - 431 - 442 - 447 - 452 -
 463.
 Charenton, 23.
 Charité (la), 40 - 110 - 190 - 318 -
 377 - 384.
 Charleville, 215.
 Charolais, 61 - 68 - 339.
 Charost, 401.
 Chartres, 233 - 360 - 433.
 Chasse, 221 - 372 - 450.
 Chasseneuil, 476.
 Chassignolles, 288 - 293.
 Chastang (le), 453.
 Châteaumeillant, 103 - 184 - 246 -
 401 - 411.
 Châteauneuf-les-Bains, 245.
 Châteauneuf-sur-Cher, 36 - 401 -
 464 - 479.
 Châteaurenault, 447.
 Châteauroux, 16 - 19 - 21 - 41 -
 46 - 67 - 82 - 85 - 90 - 99 - 103
 - 111, 128, 130 - 139 - 151 -

161, 163 - 179 - 183 - 187 - 190
 - 257 - 279 - 282 - 290 - 293 -
 297 - 308 - 313 - 318 - 324 -
 326 - 331 - 364 - 370 - 373 -
 378 - 380 - 385 - 388 - 401 -
 410 - 424 - 443 - 447 - 450 -
 452 - 475 - 490 - 492.
 Châtelet (le), 401.
 Châtel-Guyon, 318.
 Châtellerault, 23 - 74 - 110 - 154 -
 180 - 182, 184 - 191 - 233 - 253
 - 375 - 380 - 388 - 473 - 476.
 Châtelus-Malaveix, 77.
 Châtre (la), 19 - 36 - 74, 77 - 79 -
 86 - 98 - 103 - 122 - 129 - 139
 - 145 - 154 - 158 - 162 - 180 -
 182, 185 - 187 - 191 - 243 - 246
 - 248 - 288 - 291 - 293 - 321 -
 325 - 350 - 378 - 412.
 Chaudron, 482.
 Chaussée (la), 350 - 485.
 Chautay (le), 210.
 Chauvigny, 445 - 452.
 Chavanon, 15.
 Cheniers, 457.
 Chenonceaux, 329.
 Cher, 13, 16 - 19 - 33, 36 - 56 - 60
 - 79 - 83 - 85 - 90 - 93, 96 - 98
 - 101 - 104 - 107 - 109 - 130 -
 133 - 140 - 189 - 194 - 211 - 301
 - 303 - 330 - 357 - 380 - 385 -
 387 - 393 - 398 - 401 - 410 - 413
 - 442 - 444 - 459 - 464 - 478 -
 481.
 Chilly-Mazarin, 128.
 Chinon, 155 - 402.
 Cholet, 21 - 331.
 Clain, 15.
 Clairavaux, 158.
 Clermont-Ferrand, 8 - 13 - 15 - 19
 - 36, 38 - 40 - 46 - 50 - 56 -
 60 - 68 - 83, 85 - 88 - 90 - 93, 96
 - 98 - 129 - 131 - 137 - 139 -
 141 - 151 - 153 - 156 - 159 -
 161 - 227 - 245 - 266 - 313 - 321
 - 323, 325 - 331 - 334 - 348 -
 356 - 360 - 372 - 374 - 378 -
 380 - 388 - 393 - 400, 402 - 410
 - 413 - 424 - 427 - 447 - 449 -
 488 - 490 - 497.
 Clidane, 15.
 Clisson, 364.
 Cluis, 99 - 179 - 246 - 326 - 433 -
 485.
 Coindre, 151.
 Combleux-les-Orléans, 106.
 Combrailles, 62 - 249.
 Commentry, 23 - 25 - 35 - 58 - 60
 - 85 - 88 - 91 - 93 - 103 - 135 -
 138 - 141 - 211 - 221 - 266 - 278
 - 330 - 341 - 347 - 374 - 417 -
 449 - 459 - 478 - 481 - 489.
 Condat-le-Lardin, 213 - 447 - 484.
 Confolens, 191 - 325 - 377 - 380.

Congo, 458.
 Corrèze, 13 - 15 - 101 - 120 - 141 -
 145 - 236 - 297 - 303 - 349 - 386
 - 388 - 394 - 425 - 442 - 453.
 Corse, 402.
 Cosne, 41 - 98 - 364 - 384 - 473.
 Couéron, 459.
 Couhé, 247.
 Couronne (la), 449.
 Coutras, 47 - 88 - 348 - 374 - 473.
 Couzeix, 140.
 Creuse, 16 - 33 - 57 - 61 - 67 - 90 -
 120 - 130 - 141 - 161 - 179 -
 184 - 191, 194 - 294 - 297 - 335
 - 341 - 349 - 351 - 377 - 387 -
 389 - 408 - 417 - 443 - 453.
 Creusot (le), 21 - 24 - 57 - 444.
 Croisc (le), 363.
 Culan, 246 - 411.

— D —

Danlot, 21.
 Dax, 251.
 Deauville, 319.
 Decazeville, 246 - 450.
 Decize, 38 - 444.
 Déols, 385.
 Dieppe, 236 - 275.
 Digoin, 35.
 Dijon, 266 - 268 - 319 - 360.
 Domérat, 478.
 Donges, 280 - 283 - 448 - 452.
 Donzenac, 63 - 231.
 Dorat (le), 193 - 348 - 433.
 Dordogne, 13 - 62 - 73 - 89 - 101 -
 116 - 130 - 138 - 151 - 153 - 209
 - 211 - 224 - 232 - 236 - 266 -
 297 - 335 - 337 - 346 - 378 -
 386, 388 - 394 - 428 - 444 - 451
 - 463 - 487 - 498.
 Doubs, 115.
 Doyet-la-Presle, 60 - 348 - 449.
 Dreux, 216 - 233.
 Dronne, 15.
 Dun-sur-Auron ou Dun-le-Roi, 98 -
 108.
 Durham, 29.
 Düsseldorf, 227.

— E —

Ecueillé, 187 - 385.
 Edimbourg, 227.
 Eguzon, 151 - 179 - 417.
 Elbe, 274.
 Elbeuf, 38.
 Epinal, 128 - 402.
 Espagne, 48 - 62 - 210 - 272 - 333
 - 425 - 433.

Est (région de l'), 297 - 332 - 341
 - 368 - 428 - 436 - 443 - 446 -
 459 - 462 - 465 - 470.
 Esvres, 103.
 États-Unis, 333.
 Eure, 445.
 Evaux, 66.
 Eygurande, 66 - 77 - 95 - 158 -
 360 - 435.
 Eymoutiers, 157 - 431 - 453 - 478.

— F —

Fades (les), 77.
 Faymoreau, 341 - 449.
 Felletin, 77 - 156 - 158 - 183.
 Ferté-Hauterive (la), 161.
 Feytiat, 247.
 Figeac, 321.
 Finistère, 443.
 Firminy, 96.
 Flavigny, 389.
 Foëcy, 479 - 482.
 Fontafie, 451.
 Fontblisse, 107 - 347.
 Fontenay-le-Comte, 21 - 374.
 Forge-Neuve, 25 - 210.
 Fougerolles, 77 - 146 - 485.
 Fourchambault, 24 - 98 - 105 - 330
 - 417.
 Fourneaux, 60.
 Fouzon, 87.
 Francfort, 372.

— G —

Gand, 227.
 Gannat, 19 - 24 - 56, 58 - 60 - 66
 - 83 - 85 - 88 - 93 - 96 - 103 -
 139 - 151 - 161 - 266 - 268 - 278
 - 299 - 349 - 449.
 Garonne, 89 - 138 - 368 - 425.
 Grendretière (la), 87.
 Gènes, 275 - 278.
 Genève, 269 - 275.
 Gerardmer, 128.
 Germigny, 61 - 232 - 338 - 385.
 Giat, 158.
 Gibraltar, 85.
 Gien, 14 - 36 - 301.
 Gimouille (la), 401.
 Gioux, 95.
 Gironde, 8 - 12 - 14 - 79 - 86 - 130
 - 224 - 236 - 265 - 272 - 278 -
 297 - 318 - 329 - 380 - 387 - 394
 - 408 - 442 - 448.
 Givors, 105 - 457.
 Glasgow, 319.
 Gournay, 486.
 Gouttières, 66 - 161 - 349.
 Graçay, 86.
 Grande-Bretagne, 463.

Grenoble, 249 - 296.
 Grossouvre, 210.
 Guerche (la), 24 - 103 - 210 - 330 -
 401 - 457 - 459 - 473.
 Guéret, 58 - 65 - 77 - 91 - 130 -
 145 - 162 - 181, 184 - 188 - 192
 - 229 - 245 - 257 - 277 - 293 -
 326 - 349 - 373 - 378 - 402.
 Guétin (le), 26 - 105.
 Guyenne, 61.

— H —

Hambourg, 274, 278.
 Hanoï, 271.
 Havre (le), 38 - 133 - 273 - 275 -
 277 - 402 - 429 - 445 - 448 - 464.
 Hayange, 341.
 Henrichemont, 21 - 36 - 98.
 Hollande (Pays Bas), 226 - 266 -
 425 - 463.
 Huriel, 478.

— I —

Ille-et-Vilaine, 57.
 Imphy, 24 - 40 - 444.
 Indre, 14 - 19 - 33 - 56 - 62 - 74 -
 76 - 81 - 85, 88 - 116 - 120 -
 130 - 139, 141 - 161 - 178 - 184
 - 189 - 194 - 261 - 280 - 294 -
 297 - 321 - 325 - 331 - 349 - 378
 - 386 - 394 - 401 - 408 - 442 -
 490.
 Indret, 21 - 24.
 Indre-et-Loire, 56 - 88 - 139 - 302
 - 351 - 394 - 442 - 462 - 467.
 Isle, 13 - 89.
 Isle-Bouchard (l'), 402.
 Isle Jourdain (l'), 77 - 128 - 191 -
 433.
 Issoire, 37.
 Issoudun, 21 - 67 - 98 - 129 - 189
 - 236 - 253 - 288 - 331 - 348 -
 401 - 434 - 443 - 464 - 475.
 Italie, 81 - 221 - 235 - 266 - 272 -
 467.
 Itteuil, 476.
 Ivoy-le-Pré, 330 - 374.
 Ivry, 128 - 227 - 458.

— J - K —

Jonchère (la), 278.
 Joué-les-Tours, 301 - 459.
 Juillac, 63.
 Juan-les-Pins, 433.

— L —

Lamotte-Beuvron, 87.
 Landes, 462.

Langeais, 459.
 Languedoc, 360 - 459.
 Lantehnay, 87.
 Lapeyrouse, 60 - 94 - 103 - 162 -
 464.
 Laqueuille, 15 - 77 - 153 - 432.
 Lavaufranche, 182, 185 - 189 - 191 -
 350.
 Lavaveix, 60 - 449.
 Lencloître, 380.
 Letrade, 122 - 378.
 Levroux, 21 - 187 - 245.
 Lhommeize, 210 - 464.
 Libourne, 135 - 138 - 393.
 Lignères, 378 - 386.
 Ligueil, 402.
 Ligugé, 374 - 476.
 Lille, 27 - 208 - 253 - 353 - 401 -
 444 - 447.
 Limagne, 13 - 27 - 93 - 95.
 Limoges, 14 - 21 - 28 - 36 - 46 -
 52 - 58 - 63 - 65 - 74 - 77 - 82
 - 89, 91 - 93 - 98 - 103 - 111 -
 129 - 139 - 149 - 155, 157 - 159
 - 164 - 183 - 193 - 210 - 229, 231
 - 235 - 240 - 245 - 257 - 268 -
 277 - 297 - 305 - 313, 315 - 324
 - 331 - 356 - 360 - 363 - 370 -
 373 - 375 - 378 - 380 - 387, 389
 - 393 - 400, 402 - 409 - 418 -
 425 - 428 - 430 - 433 - 436 - 444
 - 446 - 458 - 464 - 475 - 488.
 Limousin, 8 - 13 - 17 - 29 - 36 -
 52 - 59 - 61 - 64 - 77 - 88 - 90
 - 124, 126 - 139 - 158 - 161 -
 165 - 195 - 213 - 220 - 226 - 229
 - 231 - 234 - 243 - 245 - 253 -
 260 - 262 - 264 - 277 - 324 - 331
 - 337, 339 - 350 - 372 - 374 -
 428 - 430, 432 - 434 - 436 - 447
 - 449 - 453 - 463.
 Lincoln, 29.
 Loches, 19 - 21 - 86 - 102 - 161 -
 163 - 187 - 364.
 Loire, 8 - 12, 14 - 19 - 33, 35 - 38 -
 53 - 57 - 62 - 79 - 86 - 88 - 90
 - 95 - 98 - 104 - 106 - 140 -
 209 - 232 - 265 - 268 - 270 - 283
 - 297 - 301 - 303 - 306 - 318 -
 329, 331 - 334 - 337 - 346 - 360
 - 388 - 394 - 443 - 451 - 457 -
 459 - 467 - 498.
 Loiret, 189 - 445.
 Loir-et-Cher, 80 - 88 - 297 - 302 -
 401 - 410 - 462.
 Londres, 29 - 133 - 227 - 233 - 372.
 Longage-Noé, 251.
 Lorraine, 210 - 216 - 219 - 221 -
 338 - 402 - 447.
 Lot, 62 - 141 - 425.
 Lothiers, 410.
 Loudun, 380 - 388 - 428.
 Louroux-de-Bouble, 458 - 464.
 Lübeck, 275.

Luchapt, 210.
 Lunery, 411 - 417 - 464.
 Lury, 210.
 Lusignan, 380.
 Luxembourg, 219.
 Lyon, 8 - 36, 38 - 40 - 46 - 50 - 61
 - 76 - 79, 82 - 84 - 88, 91 -
 93, 96 - 98 - 159 - 161 - 229 -
 234 - 241 - 253 - 266 - 268 - 271
 - 275 - 278 - 313 - 360 - 363 -
 372 - 402 - 410 - 429 - 434 - 444
 - 447 - 462.
 Lys-Saint-George, 485.

— M —

Mâcon, 38.
 Magnac-Laval, 348 - 426.
 Maillet, 486.
 Maine, 14 - 107.
 Maine-et-Loire, 107 - 297 - 462.
 Manche, 95 - 266 - 284 - 430 - 444.
 Mans (le), 5 - 84 - 157 - 324 - 360
 - 368 - 372.
 Marche, 13 - 61.
 Marennnes, 444.
 Marmagne, 296 - 482.
 Marmande, 34 - 216 - 251.
 Maroc, 281 - 333.
 Marseille, 27 - 38 - 46 - 50 - 81 -
 229 - 252 - 273 - 275 - 333 - 368
 - 372 - 429 - 431 - 447 - 450.
 Marseilles-les-Aubigny, 35 - 107.
 Martinerie (la), 476.
 Massiac, 96.
 Massif Central, 8 - 13 - 17 - 34 -
 36 - 46 - 57 - 66 - 77 - 83 - 86
 - 88, 90 - 95 - 111 - 117 - 139 -
 141 - 149 - 151 - 169 - 209 - 216
 - 218 - 222 - 228 - 230 - 233 -
 266 - 268 - 287 - 297 - 349 - 357
 - 363 - 442, 444 - 462 - 464.
 Matha, 377.
 Mauges, 332 - 465 - 482.
 Mauriac, 37.
 Mayenne, 57.
 Mazerier, 94.
 Mazières, 23, 25 - 210 - 212 - 482.
 Méditerranée (Midi-méditerranéen),
 46 - 95 - 245 - 266 - 284 - 338
 - 436 - 442 - 446 - 450.
 Mehun, 80 - 296 - 410 - 464 -
 479, 482.
 Melle, 380.
 Menetou-Salon, 221.
 Mennetou-sur-Cher, 231.
 Mer, 435.
 Mers-sur-Indre, 289 - 293.
 Messeix, 95.
 Metz, 283 - 402.
 Meunet Planches, 288.
 Meuse, 443.
 Meximieux, 99.

Mignaloux-Nouaillé, 452.
 Milan, 319.
 Millau, 37 - 251 - 360.
 Millevaches, 13.
 Miouze, 15.
 Mirebeau, 388.
 Mirecourt, 128.
 Modane, 276.
 Moissac, 251.
 Montagnet, 93.
 Montaigut, 85 - 94.
 Montargis, 61 - 401.
 Montauban, 251.
 Montbazou, 15.
 Montbéliard, 126 - 448.
 Montbrison, 93.
 Montchanin, 268.
 Mont-Dore (le), 66 - 77 - 153 - 157
 - 389.
 Montel-de-Gelat, 378.
 Montereau, 15.
 Montignac, 213.
 Montgivray, 288 - 291 - 293 - 296.
 Montluçon, 5 - 13, 16 - 19 - 24 -
 34 - 40 - 47 - 53 - 56 - 58, 60 -
 65, 68 - 77 - 79 - 82 - 85 - 88, 93
 - 98 - 103 - 107 - 123 - 135 -
 138 - 141 - 149 - 153 - 161 - 163
 - 184 - 191 - 211 - 221 - 229 -
 246 - 257 - 277 - 290 - 304 - 308
 - 313 - 324, 326 - 330 - 334 -
 347 - 363 - 371 - 389 - 399 - 413
 - 417 - 424 - 431 - 436 - 447 -
 449 - 459 - 478 - 481 - 489.
 Montmarault, 85 - 94.
 Montmorillon, 116 - 122 - 155 -
 179 - 182 - 185 - 188 - 191 - 245
 - 247 - 380.
 Montpellier, 37 - 246.
 Montvicq, 60.
 Morvan, 13.
 Moselle, 218.
 Mouhers, 485.
 Moulins, 14 - 36, 40 - 47 - 60 -
 66, 68 - 80 - 87 - 93 - 108 - 141
 - 266 - 314 - 372 - 374 - 378 -
 388 - 395 - 444 - 497.
 Mulhouse, 27 - 128 - 402 - 464.

— N —

Nahon, 87.
 Naintré, 476.
 Nancy, 208 - 372 - 402 - 429.
 Nantes, 8 - 19 - 21 - 26 - 28 - 46 -
 80 - 84 - 107 - 129 - 159 - 183
 - 206 - 226 - 249 - 265 - 268 -
 273 - 283 - 298 - 305 - 313 - 324
 - 329 - 333 - 356 - 363 -
 371 - 380 - 389 - 393 - 400 - 410
 - 422 - 424, 426 - 428 - 443, 445
 - 447 - 450 - 458 - 463 - 488 - 498.
 Nanteuil, 374.

Néris, 66 - 98 - 349.
 Nérondes, 110 - 401 - 410.
 Neuvis-sur-l'Isle, 484.
 Neuvy-Pailloux, 459.
 Neuvy-Saint-Sépulchre, 179 - 242 - 246 - 326 - 433 - 484, 486.
 Nevers, 8 - 13 - 34, 36 - 38, 41 - 67 - 80 - 87 - 98 - 139 - 158 - 161 - 245 - 279 - 282 - 303 - 305 - 308 - 313 - 315 - 318 - 330 - 353 - 360 - 364 - 372 - 374 - 385 - 410 - 417 - 444 - 497.
 Nexon, 63 - 150 - 231.
 Nice, 372.
 Nièvre, 109 - 297.
 Niherne, 433.
 Nîmes, 37 - 360 - 429.
 Niort, 21 - 253 - 259 - 268 - 279 - 342 - 360 - 378 - 388 - 436 - 488.
 Nivernais, 61 - 105 - 232.
 Nohant, 289.
 Nontron, 74 - 89.
 Nord (région du), 209 - 215 - 218 - 222 - 232 - 240 - 265 - 302 - 332 - 341 - 368 - 402 - 424 - 428 - 443 - 446 - 450 - 459 - 462 - 465 - 470.
 Normandie, 84 - 226 - 368 - 424 - 445 - 467.

— O —

Oise, 222.
 Oissel, 341.
 Orléanais, 19 - 61.
 Orléans, 14 - 28 - 35 - 38, 41 - 46 - 51 - 68 - 80 - 84 - 103 - 140 - 151 - 251 - 301 - 324 - 360 - 363 - 472.
 Ourouër, 385.

— P —

Pagnac, 222 - 224 - 453 - 471.
 Palais (le), 458.
 Parcoul-Médillac, 350.
 Paris, 13, 16 - 19 - 24 - 27 - 29 - 31 - 37 - 40 - 46, 48 - 50 - 56 - 59, 61 - 63 - 67 - 74 - 77 - 79, 84 - 87 - 91 - 93 - 96 - 98 - 105 - 124 - 128, 131 - 133 - 139 - 149 - 151 - 156 - 159 - 164 - 183 - 187 - 190 - 196 - 208 - 212 - 215 - 229 - 232 - 240 - 244 - 250, 253 - 257 - 259 - 261 - 264 - 271 - 275 - 293 - 297 - 299 - 304 - 318 - 321 - 325 - 333 - 338 - 353 - 356 - 360 - 363 - 372 - 401 - 408 - 410 - 418 - 424, 429 - 433, 436 - 443, 448 - 450 - 457 - 459 - 462, 465 - 467 - 470, 472 - 476.

Parthenay, 13 - 191 - 364 - 380.
 Pas-de-Calais, 209 - 218 - 222 - 450.
 Pas-des-Lanciers, 448.
 Pau, 251.
 Pêchereau (le), 75 - 146.
 Périgord, 13 - 21 - 24 - 26 - 62 - 88 - 126 - 213 - 227 - 231 - 249 - 277 - 297 - 330 - 334 - 338 - 349 - 372 - 424 - 450 - 459 - 463.
 Périgueux, 13 - 37 - 47 - 74 - 83 - 89 - 94 - 101 - 138 - 141 - 226 - 259 - 278 - 315 - 360 - 372 - 377 - 388 - 395 - 459 - 473 - 475.
 Perpignan, 183.
 Petite-Marche (la), 66.
 Petit-Quevilly, 448.
 Peyrat-le-Château, 453.
 Picardie, 27 - 62.
 Piémont, 95.
 Pithiviers, 189.
 Poitiers, 5 - 14 - 21 - 36 - 46 - 74 - 76 - 84 - 90 - 103 - 110 - 129 - 139 - 141 - 150 - 154, 156 - 163 - 165 - 182, 184 - 191 - 259 - 268 - 279 - 282 - 313, 315 - 342 - 360 - 363 - 368 - 371 - 373 - 380 - 387 - 402 - 410 - 413 - 428 - 433 - 436 - 444 - 450 - 464 - 476 - 488 - 490 - 492.
 Poitou, 13 - 17 - 21 - 59 - 74 - 126 - 190 - 226 - 228 - 231 - 249 - 260 - 330 - 335 - 337 - 349 - 380 - 424 - 428 - 431 - 442 - 449 - 459 - 463 - 465 - 476.
 Pojarevats, 271.
 Pompadour, 372.
 Pons, 364.
 Pontaurmur, 490.
 Pont-d'Ain, 99.
 Pont-de-la-Garenne, 490.
 Pont-de-Menat, 449.
 Pontgibaud, 15.
 Pontoise, 15.
 Ponts-de-Cé, 457.
 Pont-Vert, 145.
 Port-Boulet, 74.
 Port-de-Piles, 74 - 147 - 154 - 164 - 180 - 182, 184 - 188 - 191 - 350.
 Portugal, 333.
 Port-Vendres, 425.
 Pouzay, 13.
 Prague, 271.
 Précy, 210.
 Puteaux, 448.
 Puy-de-Dôme, 57 - 94 - 115 - 120 - 130 - 141 - 378 - 389 - 413 - 442 - 490.
 Puy-les-Vignes, 457.
 Pyrénées, 48 - 66 - 184 - 221 - 341 - 360 - 408 - 464.

— Q —

Quercy, 213.
 Queroy (le), 350.
 Quimper, 363 - 372.

— R —

Remiremont, 128.
 Rennes, 324.
 Reuilly, 233 - 433 - 435.
 Réunion (la), 333.
 Rhénanie, 227.
 Rhimbé, 35.
 Rhin, 98 - 271 - 274 - 281.
 Rhône, 9 - 33 - 105 - 245 - 393 - 413.
 Ribérac, 77.
 Riche (la), 301.
 Riom, 19 - 37 - 98 - 141 - 161.
 Rivière-de-Mansac (la), 459.
 Roanne, 38 - 40 - 46 - 80 - 105 - 276.
 Rochechouart, 139.
 Rochefort, 14 - 46 - 79 - 331 - 388.
 Rochelle (la), Pallice (la), 14 - 21 - 28 - 46 - 76 - 79 - 86 - 88, 90 - 111 - 157 - 206 - 237 - 265 - 268 - 273 - 279, 283 - 313 - 331 - 360 - 363 - 381 - 388 - 411 - 444 - 447 - 450 - 452 - 463 - 470.
 Roche-Posay (la), 191 - 473.
 Rodez, 251 - 360.
 Romilly, 15.
 Romorantin, 331 - 364.
 Rosières, 25 - 210 - 222 - 411.
 Rotterdam, 274 - 279.
 Roubaix, 253.
 Rouen, 38 - 40 - 133 - 183 - 429 - 450.
 Roumazières, 350 - 374 - 451.
 Roussillon, 27 - 360 - 425 - 446 - 459.
 Royan, 139 - 318 - 360 - 417.
 Ruelle, 90 - 417.
 Ruère, 95.
 Ruffec, 350 - 374.

— S —

Sables d'Olonne (les), 216.
 Saillat-Chassenon, 158 - 193.
 Saincaize, 5 - 83 - 88 - 103 - 157 - 266 - 268 - 287 - 299 - 348 - 356 - 360 - 368 - 372.
 Saintes (Saintonge), 15 - 21 - 61 - 90 - 330 - 360 - 363 - 375.
 Salbris, 30 - 87 - 410.
 Sancerre (Sancerrois), 29 - 386 - 474.
 Sancoins, 35 - 103 - 108.
 Saône, 9 - 38 - 106.
 Saône-et-Loire, 413.

Sarlat, 380.
 Sarre, 402 - 443 - 464.
 Sarrebrück, 402.
 Sartrouville, 128.
 Sarzay, 77 - 146 - 485.
 Saumur (Saumurois), 13 - 268 - 338 - 360 - 380 - 424.
 Savennes, 95.
 Savoie, 95.
 Savone, 279.
 Scandinavie, 463.
 Seine, 33 - 106 - 133 - 228 - 393 - 402 - 413 - 470.
 Selles, 87 - 253 - 464.
 Sens, 233 - 401.
 Seudre, 325.
 Séverac, 251.
 Sèvres (Deux), 442 - 463.
 Sheffield, 211.
 Singes, 95.
 Sioule, 15 - 94 - 449.
 Sologne, 226 - 386 - 411 - 462.
 Somme, 222 - 445.
 Souterraine (la), 82 - 124 - 253 - 380 - 388 - 428 - 433 - 452.
 Southampton, 274.
 Souys (la), 341.
 Strasbourg, 338 - 402.
 Suède, 211.
 Suisse, 81 - 90 - 95 - 226 - 251 - 266 - 270 - 272 - 274, 276 - 279, 281 - 425 - 443.
 Suresnes, 448.

Saint - Sainte

Saint-Aignan, 21 - 34 - 87 - 107.
 Saint-Amand-Montrond, 29 - 34 - 38 - 98 - 103 - 139 - 219 - 333 - 378 - 401 - 459 - 478 - 484.
 Saint-André-de-Cubzac, 375 - 410 - 418.
 Saint-Angeau, 128.
 Saint-Avertin, 140 - 301.
 Saint-Benoît, 21 - 476.
 Saint-Bonnet de Rochefort, 94 - 103.
 Saint-Céré, 128.
 Saint-Christophe-en-Bazeille, 30 - 86.
 Saint-Christophe-en-Brionnais, 429.
 Saint-Cyr, 301.
 Saint-Denis-de-Jouhet, 485.
 Saint-Denis-près-Martel, 56 - 360.
 Saint-Désiré, 56.
 Saint-Dié, 128.
 Saint-Eloy, 58 - 60 - 94 - 449 - 471.
 Saint-Etienne, 38 - 47 - 50 - 85 - 89 - 96 - 98 - 245 - 360 - 429.
 Saint-Florent, 15 - 36 - 189 - 330 - 348 - 374 - 401 - 411 - 417 - 459 - 462 - 479 - 481.
 Saint-Gaultier, 75 - 243 - 452 - 464.

Saint-Germain-des-Fossés, 46 - 47
 - 93 - 149 - 268 - 277 - 299 - 304
 - 372 - 449.
 Saint-Girons, 448.
 Saint-Jean-d'Angély, 129.
 Saint-Jean-de-Monts, 389.
 Saint-Junien, 21 - 62 - 90 - 157 -
 331 - 334 - 374.
 Saint-Léonard-de-Noblat, 59 - 83 -
 92 - 374 - 457 - 475.
 Saint-Maixent, 21.
 Saint-Marcel-les-Annonay, 447.
 Saint-Martin-d'Auxigny, 424.
 Saint-Martin-Lars, 103.
 Saint-Martin-Saint-Georges, 221.
 Saint-Nazaire, 76 - 268 - 275 - 329 -
 341.
 Saint-Pardoux, 350.
 Saint-Pierre-de-Montlimard, 333 -
 482.
 Saint-Pierre-des-Corps, 88 - 140 -
 298 - 301 - 303, 305 - 368 - 372 -
 448.
 Saint-Pourçain, 41.
 Saint-Savin, 452.
 Saint-Savinien, 364.
 Saint-Saviol, 253.
 Saint-Sulpice-Laurière, 15 - 82 -
 91 - 103 - 151 - 191 - 193 - 230
 - 278 - 349.
 Saint-Symphorien, 301.
 Saint-Valantin, 386.
 Saint-Victurnien, 374.
 Saint-Yriex, 52 - 63 - 90 - 158 -
 165 - 348 - 380.
 Sainte-Maure, 155.
 Sainte-Radegonde, 301.
 Sainte-Sévère, 184 - 378.

— T —

Tarare, 47.
 Tarn, 62.
 Tarn-et-Garonne, 62 - 303.
 Tchécoslovaquie, 275.
 Terrenoire, 41.
 Thésée, 88.
 Thiers, 95 - 401.
 Thiviers, 90 - 350.
 Thizy, 40.
 Thouet, 13.
 Thouars, 156 - 268 - 360.
 Tonnay, 331 - 451 - 458 - 464.
 Torteron, 23 - 26 - 210.
 Toulon, 252.
 Toulouse, 16 - 77 - 80 - 88 - 131 -
 149 - 156 - 229 - 266 - 293 - 338
 - 357 - 360 - 401 - 410 - 418 -
 425 - 442, 444 - 446 - 450 - 464
 - 472 - 475.
 Touraine, 61 - 126 - 140 - 213 - 227
 - 260 - 262 - 330 - 337 - 349 -
 428 - 433 - 442, 444 - 459 - 463.

Tourcoing, 253.
 Tournon, 74, 76.
 Tours, 5 - 14 - 19 - 21 - 24, 27 -
 34 - 36 - 46 - 56 - 66 - 68 -
 79, 88 - 103 - 111 - 128 - 139
 - 151 - 157 - 161 - 163 - 165 - 182,
 184 - 187 - 191 - 226 - 253 - 257 -
 261 - 268 - 299 - 301 - 303, 305
 - 313 - 315 - 318 - 321 - 324 -
 348 - 360 - 364 - 371 - 374 - 387
 - 400 - 402 - 410 - 422 - 444 -
 447 - 450 - 464 - 472 - 497.
 Tranzault, 288 - 485.
 Trélazé, 131.
 Trézy, 210.
 Tricherie (la), 445 - 459.
 Trignac, 341.
 Trillers (les), 459.
 Trimouille (la), 247 - 457.
 Troyes, 15.
 Tulle, 13 - 15 - 56 - 83 - 94 - 145 -
 226 - 364 - 380 - 388 - 409 - 489.
 Tunisie, 333.
 Turin, 227.

— U —

Ussel, 5 - 77 - 94 - 157 - 162 - 192 -
 305 - 360 - 372.
 Uzerche, 16 - 77 - 145 - 229 - 231 -
 380 - 448 - 459.

— V —

Val de Loire, 16 - 18 - 227 - 234 -
 283 - 318 - 324 - 337 - 342 - 423
 - 425.
 Valençay, 30 - 86 - 386 - 401 - 433.
 Valenciennes, 241 - 429.
 Vallorbe, 276.
 Var, 339.
 Varennes-sur-Allier, 36 - 103.
 Vatan, 385.
 Vaucluse, 425.
 Veaux, 88.
 Vendée, 13 - 18 - 61 - 126 - 442.
 Vendes, 56 - 95 - 413.
 Vendôme, 216.
 Vénissieux, 448.
 Verneuil-sur-Vienne, 457.
 Verrières (les), 276.
 Vézère, 13 - 16 - 161 - 213.
 Vichy, 66 - 137 - 141 - 157 - 159 -
 161 - 236 - 303 - 315 - 318 - 353
 - 375 - 389 - 406.
 Vic-sur-Cère, 157.
 Vieilleville, 59 - 191.
 Vienne (Isère), 447.

Vienne (département), 13 - 14 - 16
 - 23 - 27 - 30 - 34, 36 - 51 -
 67 - 116 - 130 - 141 - 190 - 194
 - 231 - 247 - 297 - 349 - 377 -
 380 - 386, 388 - 393 - 409 - 411
 - 413 - 421 - 433 - 442 - 444 -
 451 - 465.
 Vienne (Haute), 61 - 67 - 101 - 103
 - 130 - 139, 141 - 193 - 234 -
 297 - 349 - 383 - 387 - 394 - 413
 - 421 - 442.
 Vierzon, 13 - 16 - 23 - 27 - 30 -
 34, 36 - 51 - 67 - 79, 88 - 90
 - 98 - 103 - 105 - 107 - 138 -
 151 - 153 - 161 - 187 - 189
 - 210, 213 - 222 - 287 - 296 -
 304, 306 - 330 - 360 - 368 -
 371, 373 - 395 - 399 - 401 -
 409, 411 - 422 - 431 - 446 - 449
 - 459 - 464 - 467 - 472 - 475 -
 478, 482 - 487 - 489.

Ville-aux-Dames (la), 84 - 87.
 Villedieu-sur-Indre, 484.
 Villefranche, 87 - 372 - 478.
 Villeneuve-sur-Lot, 401.
 Vinon Bué, 473.
 Vivarais, 166.
 Viviez, 458.
 Vivonne, 21 - 476.
 Volvic, 60 - 103.
 Vosges, 13 - 128.
 Vouvray, 128 - 140.

— W - X - Y - Z —

Yèvre, 13 - 16 - 23 - 35 - 83 - 330 -
 357 - 481.
 Zürich, 279 - 281.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION	7

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT

INTRODUCTION	11
CHAPITRE I. — Le cadre naturel	12
CHAPITRE II. — Les traits généraux de l'économie régionale au milieu du XIX ^e siècle	17
CHAPITRE III. — Les conditions de la circulation avant l'ère ferroviaire	33

DEUXIÈME PARTIE

NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERRE

INTRODUCTION	43
CHAPITRE I. — Rapides succès des Chemins de fer et principales étapes de leur développement	44
CHAPITRE II. — Deux marchandises génératrices de grand trafic : la houille et le bétail	55
CHAPITRE III. — Le trafic des voyageurs : son développement et son influence sur le tracé du réseau ferré	65
CHAPITRE IV. — Les lignes du Plan Freycinet et les conventions de 1883	70
CHAPITRE V. — L'organisation des relations transversales	79
CHAPITRE VI. — Les autres moyens de transport devant le développement de la circulation ferroviaire	97

TROISIÈME PARTIE

DE L'ESSOR DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
AUX CONSÉQUENCES DE LA CRISE ÉCONOMIQUE
SUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS
LUTTE DES TECHNIQUES OU CONFLIT DES INTÉRÊTS
LA COORDINATION

INTRODUCTION	113
CHAPITRE I. — Les transports automobiles : naissance et efficacité de l'attaque contre le monopole du rail	115
CHAPITRE II. — Les Chemins de fer devant la concurrence routière	143
CHAPITRE III. — Le mythe de la coordination des transports	171

QUATRIÈME PARTIE

INFLUENCE DE LA CIRCULATION
SUR LES ÉLÉMENTS DE LA VIE RÉGIONALE

INTRODUCTION	205
CHAPITRE I. — Le Chemin de fer et la formation du marché national unique	207
CHAPITRE II. — Le Commerce	238
CHAPITRE III. — Les ports de l'Atlantique et l'extension de leur arrière pays	265
CHAPITRE IV. — Le perfectionnement des moyens de transport et ses effets sur les phénomènes démographiques et sur le développement urbain	285
CHAPITRE V. — La différenciation des activités humaines dans le cadre régional et les grandes lignes des relations commerciales	328

CINQUIÈME PARTIE

ORGANISATION ACTUELLE DES MOYENS DE TRANSPORT
ET PRINCIPAUX COURANTS DE CIRCULATION

INTRODUCTION	345
CHAPITRE I. — Le réseau régional des moyens de transport : description et conditions de l'exploitation	346
CHAPITRE II. — La vie de la route	405
CHAPITRE III. — Le trafic des marchandises	420
CHAPITRE IV. — Le trafic des voyageurs	472
CONCLUSION	495
BIBLIOGRAPHIE	500
TABLE DES FIGURES	519
INDEX ALPHABÉTIQUE des noms de lieux cités	522

Vu, le 16 Octobre 1956

*Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris,
Membre de l'Institut*

P. RENOUVIN

Vu et permis d'imprimer

*Le Recteur
de l'Académie de Paris*

Jean SARRAILH

ACHEVÉ D'IMPRIMER LE 25
MAI 1960, PAR L'IMPRIMERIE
RAOUL BELLANGER, LA
FERTÉ - BERNARD (SARTHE)
NUMÉRO D'ÉDITEUR : 189

